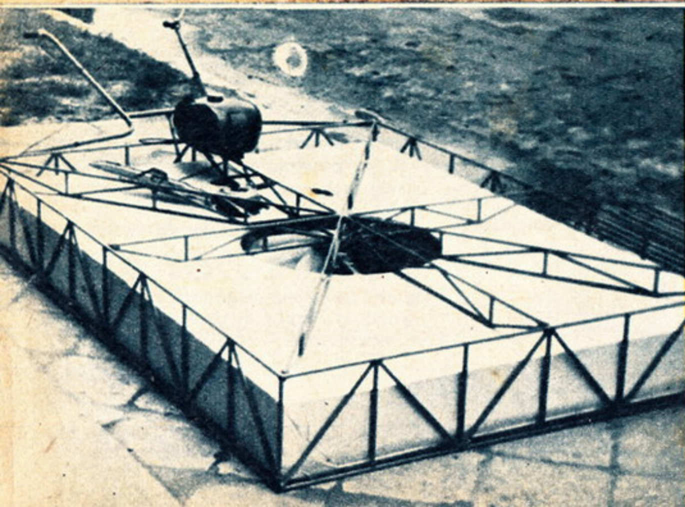
W numerze: W PRZEDSIONKU PODCHORĄŻÓWKI ● PODUSZKOWIEC – PIERWSZY W POLSCE ● PRUSZ ●

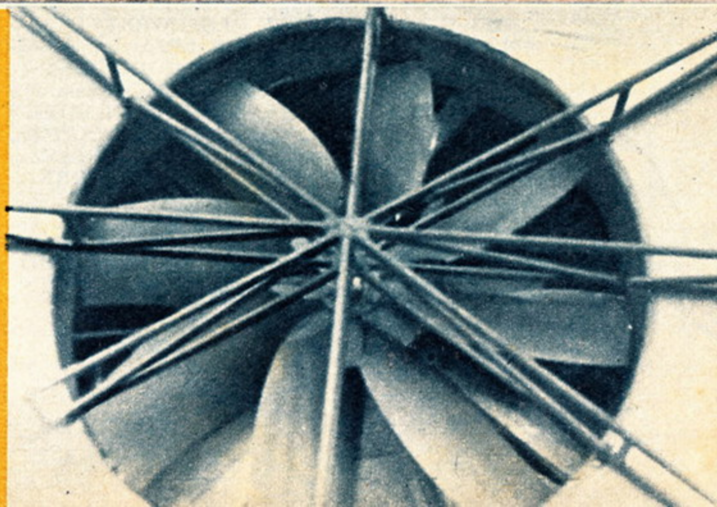
SKRZYDLATA POLSKA

NR 40 (587) ● 7. X. 1962 ● Rok XVIII/XXXII ● CENA 2 zł



Latająca platforma transportowa — pierwszy polski poduszkowiec — podczas pokazów na Placu Defilad w Warszawie z okazji obchodów tegorocznych Dni Lotnictwa. Na zdjęciach obok fragmenty poduszkowca: konstrukcja i wentylator. Opis techniczny tego ciekawego pojazdu zamieszczamy na stronach 6 i 7.

Zdjęcia: RYSZARD KACZKOWSKI



WALNE ZGROMADZENIE AEROKLUBU PRL

W sali Klubu Oficerskiego w Warszawie odbyło się 23 września br. Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze Aeroklubu PRL z udziałem delegatów z 35 aeroklubów regionalnych i Klubu Seniorów Lotnictwa. Obrady lotników sportowych zaszczycili swą obecnością: wiceminister Obrony Narodowej, szef Głównego Zarządu Politycznego WP — gen. dyw. Wojciech Jaruzelski; kierownik Wydziału Ekonomicznego KC PZPR — mgr Józef Olszewski; Główny Inspektor Lotnictwa WP — gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki; dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju — gen. bryg. pil. Czesław Mankiewicz; zastępca szefa Głównego Zarządu Politycznego WP, prezes ZG LPŻ — gen. bryg. Franciszek Księżarczyk; dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji — inż. Jan Zwierzyński; szef Zarządu Politycznego Inspektoratu Lotnictwa WP — płk Adam Aumer; przewodniczący Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców — Mieczysław Grad; dyrektor PLL LOT — Jan Krzywicki oraz oficerowie lotnictwa, przedstawiciele przemysłu lotniczego, działacze lotniczy i dziennikarze z Klubu Publicystów Lotniczych SDP.

Po zagajeniu uczczono minutą ciszy pamięć zmarłego niedawno wiceprezesa Aeroklubu Pohalańskiego Jerzego Iszkowskiego. Na przewodniczącego obrad wybrano jednomyślnie gen. dyw. pil. Jana Frey-Bieleckiego.

Referaty sprawozdawcze poprzedziła uroczystość wręczenia medali, dyplomów i odznaczeń sportowych. Najwyższe odznaczenie szybowcowe w Polsce za 1961 r. — Medal im. Czesława Tańskiego — otrzymał za wybitne zasługi dla polskiego szybownictwa gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki. Dyplomy FAI im. Paula Tissandier'a wręczone zostały: długoletniemu prezesowi Aeroklubu Śląskiego — Stanisławowi Michniewskiemu i komendantowi Centrum Szybowcowego w Lesznie — mgr inż. Irenie Zabiełło. Pilot-instruktor Lidia Pazio z Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Jeżowie otrzymała dyplom FAI za ustanowiony poprzednio międzynarodowy rekord szybowcowy. Znakomity nasz pilot akrobacyjny Stanisław Kasperek po trzykrotnym zdobyciu tytułu mistrza Polski otrzymał dyplom tytułu Mistrza Sportu. Inż. Sławomirowi Makarukowi, zwycięzcy międzynarodowych zawodów balonowych, wręczono nadesłany z Holandii puchar za zdobycie I miejsca.

Po referatach sprawozdawczych: ustępującego Zarządu Głównego (wygłosił prezes Antosiewicz), skarbnika i Głównej Komisji Rewizyjnej odbyła się ożywiona dyskusja, w której głos zabrali: Cimoszko (Szczecin), T. Kaczmarek (Jelenia Góra), inż. Z. Burzyński (Warszawa), Jan Mielczarek (Nowy Targ), Kwieciński (Gliwice), Wieliński (Zielona Góra), Medard Konieczny (Warszawa), St. Michniewski (Katowice), Mindak (Bydgoszcz), Fedyszyn (Bielsko-Biała), S. Makaruk (Warszawa), J. Antoniszczak (Kraków), Kujawski (Opole), inż. J. Staszek (Warszawa), Cz. Łojko (Białystok), Wł. Kółeczko (Stalowa Wola), Żukowski (Inowrocław), gen. bryg. Fr. Księżarczyk, gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki, gen. dyw. W. Jaruzelski i prezes APRL S. Antosiewicz.

Po dyskusji Walne Zgromadzenie jednogłośnie przyjęło i zatwierdziło bilans Aeroklubu PRL za 1961 r. oraz udzieliło absolutorium ustępującemu Zarządowi Głównemu. Następnie przeprowadzono wybory do Zarządu Głównego, Głównej Komisji Rewizyjnej i Sądu Honorowego (wykaz nowych władz podajemy poniżej).

Na zakończenie obrad Walne Zgromadzenie Aeroklubu PRL przyjęło uchwałę, aprobującą dotychczasową działalność władz APRL i zalecającą nowo wybranym władzom szereg dalszych wniosków do realizacji. Ponadto uczestnicy obrad wysłali listy do Prezesa Rady Ministrów Józefa Cyrankiewicza, Honorowego Prezesa Aeroklubu PRL i Ministra Obrony Narodowej gen. broni Mariana Spychalskiego.

Na czele nowych władz APRL stanął ponownie, wybrany jednogłośnie, wiceprezydent FAI — Stefan Antosiewicz.



Prezydium Walnego Zgromadzenia Aeroklubu PRL (od lewej): Mieczysław Grad, inż. W. Leja, inż. J. Zwierzyński, inż. Z. Reguła, gen. bryg. Fr. Księżarczyk, prezes S. Antosiewicz, gen. dyw. pil. J. Frey-Bielecki, dyr. J. Krzywicki, gen. dyw. W. Jaruzelski, prezes KSL — M. Konieczny, gen. bryg. pil. Cz. Mankiewicz i mgr J. Olszewski.

Foto: B. Koszewski

NOWE WŁADZE AEROKLUBU PRL

wybrane na Walnym Zgromadzeniu Sprawozdawczo-Wyborczym Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w dniu 23 września 1962 r. w Warszawie.

ZARZĄD GŁÓWNY

Prezes: STEFAN ANTOSIEWICZ
Wiceprezesi: gen. bryg. pil. **CZESŁAW MANKIEWICZ** i mgr **JÓZEF OLSZEWSKI**
Skarbnik: mgr inż. **WIKTOR LEJA**
Z-ca skarbnika: red. **JERZY R. KONIECZNY**
Członkowie: **JAN ANTONISZCZAK** (Kraków), płk **ADAM AUMER**, mgr inż. **JULIAN BOJANOWSKI** (Warszawa), ppłk pil. **KRZYSZTOF DONIGIEWICZ**, prof. **ZYGMUNT FRANASZCZUK** (Gdańsk), doc. inż. **HENRYK GORKA** (Krosno), mgr **CZESŁAW ŁOJKO** (Białystok), **STANISŁAW MICHNIEWSKI** (Katowice), **TADEUSZ REJNIAK** (Warszawa), **STANISŁAW SIEWIERSKI** (Szczecin), **TADEUSZ WIELIŃSKI** (Zielona Góra), mgr inż. **STANISŁAW WIELGUS** (Warszawa) i inż. **JAN ZWIERZYŃSKI** (Warszawa).

Sekretarz generalny APRL powołany zostanie dodatkowo, po uzgodnieniu z władzą nadzorującą Aeroklub PRL.

GŁÓWNA KOMISJA REWIZYJNA

Przewodniczący: mgr inż. **Zdzisław Reguła**
Z-ca przewodniczącego: mgr inż. **Stanisław Skrzydlewski**
Członkowie: mgr inż. **Irena Kaniewska**, inż. **Sławomir Makaruk** i inż. **Ryszard Witkowski.**

SĄD HONOROWY AEROKLUBU PRL

Przewodniczący: ppłk pil. rez. **Medard Konieczny**
Z-ca przewodniczącego: prof. dr **Władysław Parczewski**
Członkowie: Adam Dziurzyński, mgr inż. **Irena Zabiełło** i mgr inż. **Witold Rychter.**

I WARSZAWSKIE ZAWODY SAMOLOTOWE

W dniu 24 września br. nastąpiło na lotnisku Gocław oficjalne zakończenie I Warszawskich Zawodów Samolotowych. Oto ostateczne wyniki: 1. **Jan Gawęcki — Zbigniew Bukowski — 4 804 pkt, 2. Krzysztof Siciński — Jerzy Loska — 4 524 pkt, 3. Zbigniew Wiciejewski — Dariusz Grodzicki — 4 433 pkt, 4. Marian Zaborek — Henryk Krassowski — 4 350 pkt, 5. Piotr Kwiatkowski — Jan Kuśnierz — 4 346 pkt, 6. Antoni Żukowski — Andrzej Okoński — 4 249 pkt, 7. Henryk Pęśko — Eugeniusz Stawski — 3 512 pkt, 8. Krzysztof Segit — Antoni Piątek — 2 731 pkt.**

Dwa poprzednie dni (22 i 23 września) poświęcone były na rozegranie konkurencji akrobacji obowiązkowej i próby nawigacyjnej. O ile poziom wykonywanej akrobacji nie był wysoki, to poziom nawigacji, który zademonstrowali piloci w locie po luku i obszarze kontrolowanym, mógł zadowolić nawet bardzo wybrednych obserwatorów. W akrobacji najlepszym pilotem był Jan Gawęcki, a ostatnią konkurencję wygrała załoga Wiciejewski — Grodzicki.

Zawody, mimo trudnych warunków meteorologicznych, zostały przeprowadzone bardzo sprawnie organizacyjnie (kierownik sportowy — Zdzisław Dudzik, nawigator — inż. Andrzej Zasadziński). Bez zastrzeżeń spisała się też służba techniczna (szef — Mieczysław Kuligowski), co pozwoliło na bezawaryjne rozegranie konkurencji. Należy podkreślić społeczną postawę komisji sędziowskiej (przewodniczący — Jerzy Zalewski) składającej się z działaczy klubowych — pracowali oni po kilka godzin każdego dnia mimo przejmującego zimna i deszczu, wyniki zaś były ogłaszane bezpośrednio po zakończeniu próby. (pj)

Sport spadochronowy

● **W Taszkiencie** odbyły się mistrzostwa spadochronowe Uzbekistanu z udziałem 38 zawodników (w tym 5 mistrzów sportu). W programie mistrzostw znalazły się skoki indywidualne na celność lądowania z wysokości 1 000 m, skoki kombinowane z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 20 sekund, skoki z wysokości 2 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 28—31 sekund i wykonaniem serii figur w spadaniu oraz skoki grupowe kombinowane z wykonaniem zadań naziemnych. Mistrzem Uzbeckiej SRR został A. Faschutdinow z Taszkientu. Zwycięstwo zespołowe odniosła ekipa Fergany.

*

● **Tytuł Zasłużonego Trenera ZSRR** otrzymał Nikołaj Nikitin, który wyszkolił w skokach spadochronowych Jurija Gagarina i Hermana Titowa oraz Nikołaj Kuzin, który wyszkolił Andriana Nikołajewa i Pawła Popowicza.

chwyciła i zniszczyła w locie rakietę „Atlas", wystrzeloną w Kalifornii. Odległość między obydwoma miejscami startów wynosi około 6 800 km.

Astronautyka

● **Liczba amerykańskich pilotów-kandydatów na astronautów** powiększyła się do 16.

*

● **W ciągu najbliższych 10** lat amerykański program wysłania człowieka na Księżyc będzie kosztował 20 miliardów dolarów.

*

● **W Kamaguir** koło Columb-Bechar (Sahara) wystrzelili Francuzi dwie rakiety „Agatha". Z ładunkiem 800 kG każda, osiągnęły one wysokość 68 km.

*

● **W związku** z wystrzeleniem dwóch rakiet przez

Z ZAGRANICY

Sport samolotowy

● **Pilot doświadczalny** P. Ostapienko ustanowił na radzieckim samolocie Je-166 nowy rekord wysokości lotu ze stałą prędkością, przelatując określoną trasę kontrolną na wysokości 22 680 m z prędkością 2 500 km/h.

Szybownictwo

● **627 srebrnych** odznak i 87 złotych zdobyto w Austrii do tej pory. Mistrzem szybowcowym Austrii za rok 1962 został Harro Wödl.

Militaria

● **7 września br.,** drugi raz w ciągu miesiąca, zakończyła się niepowodzeniem próba najnowszego typu amerykańskiej rakiety balistycznej „Polaris A-3". Wskutek defektu w aparaturze drugiego stopnia rakiety spadła ona daleko od wyznaczonego punktu.

*

● **Do Australii** — jak ujawnił australijski minister obrony — przybyły amerykańskie bombowce B-57 oraz osławione samoloty zwiadowcze U-2. Samoloty te bazują w stanie Victoria.

*

● **W czasie** pokazów lotniczych w Szwecji, na oczach tysięcy widzów, uległ katastrofie odrzutowiec wojskowy J-32 „Lansen". Załoga składająca się z dwóch osób zginęła.

*

● **We wrześniu br.** odszedł ze swego stanowiska na emeryturę główny inspektor lotnictwa NRF, generał Kammhuber. Jego następcą jest 51-letni generał major Werner Panitzki, dotychczasowy dowódca lotniczej Grupy Północ.

*

● **Ponad 2 000** odrzutowców F-104 „Super Starfighter" jest dotychczas zamówione przez 7 państw. Oprócz USA — samoloty tego typu budowane są licencyjnie w NRF, Belgii, Holandii, Włoszech, Kanadzie i Japonii.

*

● **Pierwszy francuski** okręt podwodny o napędzie atomowym będzie gotowy w r. 1969. Okręt będzie rozwijał prędkość 20 węzłów, załoga — 135 ludzi, uzbrojenie — pociski kierowane podobne do amerykańskich „Polaris", produkowane we Francji.

*

● **19 lipca br.** pomyślnie dokonano próby zastosowania „antyrakiety typu „Nike-Zeus". Wystrzelona z wyspy Kwajalein na środkowym Pacyfiku, „antyrakieta" prze-

Zjednoczoną Republikę Arabską, tygodnik hamburski „Der Spiegel" pisze, że przy ich konstrukcji i budowie zatrudnionych było 250 europejskich naukowców, techników i specjalistów, głównie Niemców i Austriaków. Tygodnik wymienia przede wszystkim prof. Eugen Saengera b. kierownika instytutu fizyki w Stuttgarcie, Ferdynanda Brandnera, b. inżyniera zakładów Junkersa oraz Wolfganga Pilza, jednego z konstruktorów francuskiej rakiety „Veronique", której próby odbyły się przed kilku laty na Saharze.

Prof. Saenger, według doniesień prasy zachodnioniemieckiej miał otrzymać od rządu kairskiego za współpracę honorarium w wysokości co najmniej 600 tysięcy marek.

*

● **Dwaj radzieccy** kosmonauci — Jurij Gagarin i Herman Titow — przebywali ostatnio z wizytami: Gagarin w Danii, gdzie bawił na zaproszenie towarzystwa współpracy Danii i ZSRR, zaś Titow w Jugosławii, na zaproszenie prezydenta J. Broz-Tito i rządu jugosłowiańskiego.

Transport i komunikacja

● **13 września** br. przyleciał do Akry (stolica Ghany) radziecki samolot Ił-18, wykonując pierwszy rejs pasażerski nową trasą Moskwa — Belgrad — Rabat — Konakry — Akra.

*

● **W każdej sekundzie** dnia i nocy w powietrzu znajduje się ponad 100 odrzutowych samolotów pasażerskich Boeing-707, na pokładzie których podróżuje 6 500 pasażerów. Zakłady produkcyjne wypuściły już ponad 300 samolotów tego typu. Ponieważ przewiozły one do tej pory ogromną ilość ludzi (26 milionów) przelatując łącznie 44 biliony mil, dlatego też na czele prawie każdej większej statystyki przewozów lotniczych na Zachodzie znajduje się ten typ samolotu. Korzysta z niego 26 towarzystw.

*

● **Pasażerowie** lecący samolotem odrzutowym dookoła świata w kierunku wschodnim — oglądają w czasie 48 godzin podróży trzykrotnie wschód słońca. Lecąc tym samym szlakiem w kierunku zachodnim — widzą wschód słońca tylko raz.

*

● **Budowa nowoczesnego** odrzutowca pasażerskiego średniego zasięgu wymaga sporządzenia 20 tysięcy oddzielnych rysunków oraz zestawienia matematycznego, zajmującego 5 tysięcy stron druku.

W PRZEDSIONKU PODCHORĄŻÓWKI

RAJMUND KULIŃSKI

BYLI wszyscy na sali, kiedy komendant OSL im. Jana Krasickiego, ppłk. pil. Eugeniusz Pniewski, przedstawił ich grupie dziennikarzy. Padło pytanie jaki jest ich przeciętny wiek. Kilku ma lat 17, większość 18—20. Mają poza sobą dość dużą szybowcową praktykę. Przeszli przeszkolenie podstawowe, w ubiegłym roku wakacje spędzili na obozach LPW I stopnia. I w tym roku najpiękniejsze miesiące lata przebywali na lotniskach aeroklubów. Opaleni, dziarscy, energiczni. W ich śniadych twarzach widać działanie słońca i wiatru.

PIERWSZY Z BRZEGU

Siedliśmy przy stoliku na chybił trafił. Co sobą ci chłopcy reprezentują?

Mówi Franciszek Pajnowski:

— Mam 18 lat. W tym roku skończyłem Technikum Budowy Silników we Wrocławiu. Moje świadectwo maturalne jest jednocześnie dyplomem technika-mechanika lotniczego.

— Zagadnienia dotyczące budowy silnika i płatowca nie sprawiają chyba Koledze trudności?

— Raczej nie. Aby otrzymać maturę w naszej szkole. te zagadnienia trzeba znać bardzo dokładnie. na wyrywki.

— Kiedy Kolega po raz pierwszy wyleciał na szybowcu?

— W 1960 roku. Na obozie LPW w Oleśnicy. Byłem wtedy w grupie szkolenia podstawowego. W następnym roku obóz na Żarze. W lipcu bieżącego roku przeszkolenie II stopnia w Jeżowie. Mój życiowy szybowcowy nalot wynosi 130 godzin. Jestem pilotem II klasy. Mam złotą odznakę. Uzyskałem ją w tym roku za przelot otwarty 300 km i przewyższenie na fali 3000 metrów.

„BIESY" CZEKAJĄ...

— Dlaczego Kolega wybrał akurat lotnictwo?

— Trudno odpowiedzieć jednym zdaniem. Powodów było wiele. Ale taki bezpośredni — to widok latających maszyn. Wychowałem się w pobliżu Aeroklubu Białostockiego. Po prostu zazdrościłem pilotom. Wybrałem więc najpierw Technikum Budowy Silników.

— Czy rodzice sprzeciwiali się ostatecznej decyzji?

— O tak. Jestem jedynakiem. To znaczy jedynym synem w domu. Rodzice marzyli o innym zawodzie dla mnie. Powiedziałem, że pilot to najbardziej męski zawód. Siostry — a mam 8 młodszych sióstr — mogą wybierać inne zawody, gdy podrosną.

Rozmawiamy o zajęciach, programie szkolenia. W tym miejscu trzeba koniecznie wyjaśnić, iż w tym roku po raz pierwszy w historii LPW zorganizowano w Dęblinie przeszkolenie samolotowe dla kandydatów do OSL przed ostatecznym zakwalifikowaniem ich do szkoły. Kandydaci szkolą się na samolotach TS-8 „Bies". Najpierw mieli zajęcia teoretyczne, przygotowawcze. „Kuli" nawigację, uczyli się obliczać trasy na suwakach nawigacyjnych, poznawali budowę silnika i płatowca, studiowali teorię lotów, łączność lotniczą itp.

Kiedy pytam o najtrudniejszy przedmiot, Pajnowski odpowiada bez zastanowienia:

— Ja raczej trudności nie mam. Koledzy narzekają jednak na nawigację, budowę poszczególnych przyrządów i silnika. Bo to nie są łatwe dziedziny.

TYLKO TEN ZAWÓD

Kandydaci zgrupowani w Dęblinie są niejako w przedsionku wojska, podchorążówki. Obowiązuje już ich pewna dyscyplina. Żartują, że nie mogą się do niej przyzwyczaić. Zaznaczają jednak, że to minie, że oswoją się z wojskowym porządkiem i rygorem. Czy ktoś zamierza zrezygnować?

— Sam? Takich wśród nas nie ma — replikują niezwłocznie. W ich głosach można wyczuć zdziwienie, że ośmieliłem się zadać takie pytanie.

Jerzy Różański z Radomia tłumaczy mi dlaczego:

— Chciałem latać na szybowcu już wtedy, gdy nie miałem jeszcze

DOKOŃCZENIE NA STR. 8

„Bies" przed startem. Foto: L. Zielaskowski





Widok na grupę samolotów VIII SMP na lotnisku Aeroklubu Gdańskiego we Wrzeszczu.

BAŁTYCKIEGO TURNIEJU

ciąg dalszy

Ilekroć przystępowałem do pisania swych wrażeń z pobytu na mistrzostwach Polski, lub zawodach krajowych, zawsze zastanawiałem się jak dalece relacje te przyczyniają się do polepszenia sytuacji w tej dziedzinie i, co najważniejsze, na ile pomogą przy organizowaniu następnych imprez sportowych.

Wyjeżdżając we wrześniu br. do Gdańska na VIII Samolotowe Mistrzostwa Polski sądziłem, że będą one świetnie zorganizowane, że uczestnicy długo będą wspominać mistrzostwa jako najlepiej przygotowane ze wszystkich do tej pory przeprowadzonych zawodów, że moje sprawozdanie prasowe ograniczę jedynie do przyjemnych relacji z tej interesującej imprezy. Sądziłem m. in. może i dlatego, że mistrzostwa będą świetnie zorganizowane, ponieważ na długo przed nimi dochodziły mnie wypowiedzi, iż tegoroczne mistrzostwa w Gdańsku to będzie po prostu „majstersztyk samolotowy" na poziomie co najmniej europejskim. Nic też dziwnego, iż z tym wrażeniem wysiadłem z samolotu na lotnisku Gdańsk-Wrzeszcz. Ale już pierwsze spotkania i rozmowy z ludźmi mistrzostw popsuły mi dobry humor, z jakim wyleciałem z Warszawy. Początkowo sądziłem, że to jakiś splot pechowych sytuacji, których mimo woli byłem świadkiem i z którymi przypadkowo się zetknąłem.

Niestety. To nie były sytuacje przypadkowe. Zawodnicy mieli dużo racji, dostrzegali niedociągnięcia, które zresztą nie kogo innego, ale ich samych biły. Bo przecież najlepiej zawodnik może ocenić imprezę sportową choćby już z tego prostego względu, iż dla niego właśnie organizuje się mistrzostwa, powołuje kierownictwo, komisje i ustala regulamin. Kto więc inny jak nie on upoważniony jest w najwyższym stopniu do zabierania głosu w sprawach jak najbardziej go obchodzących?

Zacznijmy więc od zawodnika. Jak już wspomniałem, mistrzostwa są organizowane nie dla różnego rodzaju kierowników czy komisji, lecz dla zawodników. W przeciwnym razie przestają być mistrzostwami, czy też zawodami i można je wtedy dowolnie nazywać: zlotem, zgrupowaniem, szkoleniem lub kursem skoszarowanym.

Jeśli natomiast mamy do czynienia z mistrzostwami z prawdziwego zdarzenia, wtedy wszystkie służby z kierownictwem włącznie pozostają w tzw. „cieniu" zawodników. Kierownictwo to przecież ludzie, którzy cieszą się autorytetem, umieją wytworzyć atmosferę sportową wśród zawodników i, co najważniejsze, dlatego podejmują się być w zespole kierowniczym, aby w razie potrzeby stanąć nawet „na głowie" i pokazać zawodnikom jak należy przeprowadzać mistrzostwa.

Zawody „odliczone" czyli takie zawody, które odbyły się li tylko dlatego bo musiały się odbyć, jest trudno ocenić szczególnie tym zawodnikom, którzy biorą w nich udział po raz pierwszy lub drugi. W ich pojęciu pozostaną zawodami udanymi lub nawet dobrymi. Jeśli taki zawodnik uczestniczy pod rząd w kilku niezbyt dobrze zorganizowanych zawodach, to nawet się oburza, jeśli usłyszy, że np. ostatnie zawody były zorganizowane — powiedzmy nieudolnie.

Z czego zawodnik mógł być niezadowolony podczas VIII Samolotowych Mistrzostw Polski w Gdańsku?

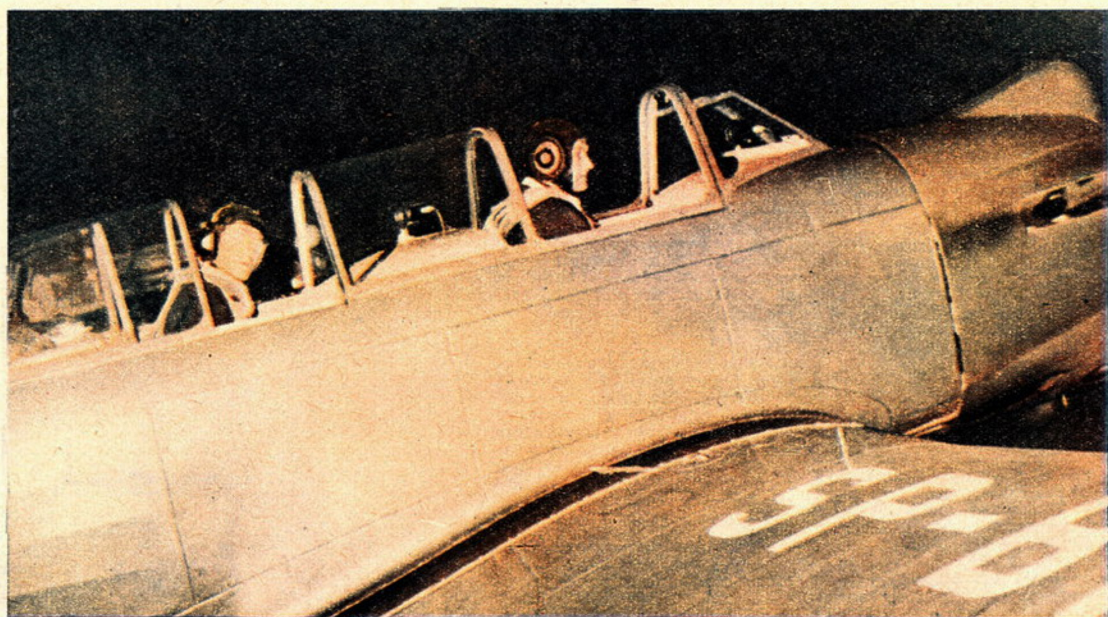
Zakwaterowanie w domkach turystycznych (camping) nie było najszczęśliwsze. Gospodarz nymi lub nawet dobrymi. Jeśli taki zawodnik nad samym brzegiem morza będzie dla nich wielką atrakcją; zapomniał natomiast, iż organizuje mistrzostwa a nie zwykle tanie wczasy turystyczno-wypoczynkowe, w miesiącu, w którym na ogół domki turystyczne stoją puste. Jeżeli naprawdę nie można było zorganizować zakwaterowania w jakimś domu akademickim w pobliżu lotniska, to należało zawodnikom zorganizować takie warunki, które przypominałyby im własne (domowe) w jakich żyją. Dlatego też nieporozumieniem i lekceważeniem zawodników było umieszczenie ich dość daleko od lotniska bez zorganizowanego dojazdu samochodowego: zakwaterowanie — port lotniczy (powiedzmy co godzinę). Jak wiadomo kierownictwo mistrzostw, komisja sędziowska i inne służby mieściły się w porcie lotniczym.

W sumie należy uznać, że zawodnicy mieszkali w warunkach prymitywnych, ciasnych „pudełkach" i w nie najlepszych warunkach higienicznych.

Aby zawodnik mógł z powodzeniem uczestniczyć w zawodach, musi odpowiednio mieszkać i jeść, musi mieć stworzoną atmosferę do rywalizacji sportowej.

Nie będę się zatrzymywał nad sprawami wyżywienia, ponieważ nie miałem okazji spożywać posiłków zawodniczych. Słyszałem natomiast od uczestników, iż w ubiegłym roku w Katowicach wyżywienie było lepsze.

Z kolei pragnę kilka zdań poświęcić atmosferze sportowej, bowiem od niej w dużym stopniu zależał poziom mistrzostw. Na atmosferę sportową ma wpływ wiele czynników, a m. in. i to czy mistrzostwa były bogate w „latanie" czy też nie. W tym przypadku decyduje stosunek ilości i jakości konkurencji rozegranych do ilości dni pobytu uczestników na mistrzostwach. Ten punkt wypada na niekorzyść mistrzostw, ponieważ w ciągu 10 dni (31.08—9.09) przeprowadzono 4 konkurencje, przy czym czas przebywania zawodników w powietrzu podczas tych konkurencji wynosił około 480 minut, czyli około 8 godzin. Gdybyśmy chcieli dalej obliczać wypadłoby nam, iż zawodnik wylatał średnio niecałą godzinę dziennie. Jak na mistrzostwa to trochę za mało.



Załoga Aeroklubu Śląskiego pil. Władysław Gawlik i nawig. Janusz Lis przed startem do konkurencji nocnej.



Nawigator mistrzostw Bolesław Łabno (po prawej) pod czas uzgadniania danych z pracownikiem ZRL i LK.

Proszę nie posądzać o złośliwość, ale nie zawahałbym się stwierdzić, iż na wszystkich odprawach zawodnicy przesiedzieli dłużej niż w powietrzu. Oczywiście te odprawy te jeszcze tym się wyróżniały, iż nie zawsze dopuszczano na nich do dyskusji (na przykład po konkurencji nocnej). Jeśli ten lansowany w Gdańsku zwyczaj przyjmie się w lotnictwie sportowym, w którym nie będzie można publicznie wyrażać swoich opinii, to może przyjdą „szczęśliwe" dni, iż mistrzostwa będziemy rozgrywać na link-trenerach. Będą to mistrzostwa zupełnie bezpieczne, bez napięcia nerwów i co najważniejsze bez latania.

Dużo dobrej krwi napsuł zawodnikom regulamin mistrzostw. Co tu ukrywać, regulamin ten nie był należycie dopracowany. Usterki i niedomówienia nie powinny mieć miejsca w regulaminie, według którego ma się wyłaniać mistrza Polski. Czyżby regulamin ten nie był dyskutowany i zatwierdzony przez Komisję Samolotową Aeroklubu PRL?

Niemało cierpkich słów padło pod adresem komisji sędziowskiej, w której tego roku zasiadło kilku debiutantów z przewodniczącym na czele. Trudno sobie wyobrazić, aby skądinąd wzorowo i dobrze pracujący wiceprezesi aeroklubów regionalnych, nie mając odpowiedniego doświadczenia w tej dziedzinie byli koniecznie dobrymi członkami komisji sędziowskiej. Doświadczenie jednak w tym przypadku nie tylko jest niezbędne, ale jak najbardziej pożądane. Brak przedstawiciela wydziału sportu APRL w komisji sędziowskiej również dał się poważnie odczuć. W sumie jednak trzeba bezstronnie przyznać, że komisja sędziowska robiła co mogła, by sprostać trudnemu zadaniu w jakim się znalazła. Musiała się jednak opierać na regulaminie, a że z kolei regulamin nie był dopracowany, trudno winić za to komisję.

Wielkim niedbalstwem było niezabezpieczenie sędziów w sekundomierze, które by odmierzały zgodnie z postanowieniami regulaminu mistrzostw — i to z dokładnością do sekundy — czas zawodników na trasie ich przelotu. Bo jak można „raczyć" zawodników punktami karnymi za każdą sekundę, jeśli się nie stworzyło w tym celu odpowiednich warunków. Czy nie sprawiedliwsze w takiej sytuacji byłoby ustalenie pewnej tolerancji czasu? Sądzę, że Aeroklub PRL stać na zakupienie kilkunastu sekundomierzy, lecz ktoś odpowiedzialny za to po prostu zapomniał o tym.

W mistrzostwach zaangażowanych było około 200 osób. Oczywiście w tej liczbie mieściło się 37 pilotów i 37 nawigatorów (74). Zastanówmy się. Czyżby dla 74 uczestników mistrzostw, dla których zorganizowano tegoroczne mistrzostwa, dla rozegrania 4 konkurencji obejmujących około 8 godzin lotu w ciągu 10 dni, potrzeba było 126 ludzi personelu pomocniczego? Czy to nie za kosztowna impreza? Czy naprawdę mamy aż tak dużo pieniędzy?

Kierownictwo nie tylko że nie stwarzało odpowiedniej atmosfery sportowej, ale nie umiało rozładować ogromnego napięcia nerwowego, jakie powstało u zawodników po nie zakończonej konkurencji nocnej. Powiedziałbym nawet więcej — zlekceważyło zawodników. Bo trzeba być naprawdę sportowcem, aby wczuć się w położenie większości zawodników, kórzy po nocnej rywalizacji w powietrzu (w trudnych warunkach — ciemna noc) skwitowani zostali machnięciem ręki i nie dopuszczeniem do oficjalnej dyskusji na ten temat. Decyzja unieważnienia tej konkurencji, którą dla kilku załóg można było z powodzeniem dokończyć tej samej lub następnej nocy, wywołała u zawodników jedynie rozgoryczenie. Przecież dla dobra organizatorów lepiej było, aby zawodnicy „wyleli krokodyle łzy" na odprawie niż później mieli snuć najprzeróżniejsze przypuszczenia przez następne dni.

W ten sposób konkurencja nocna stała się zwrotnym punktem mistrzostw, przechylając szalę na ich niekorzyść.

Dwie następne konkurencje — 3 i 4, a szczególnie czwarta, zwana „gigantem", umożliwiła zdobycie zawodnikowi trzykrotnie większej ilości punktów od pozostałych. W ten sposób teoretycznie zwycięzca tej konkurencji stawał się mistrzem Polski. Ta właśnie konkurencja ujawniła największe niedokładności regulaminowe.

Podobno najlepszą „konkurencją" mistrzostw był bankiet uświetniający zakończenie tegorocznych zawodów samolotowych.

Mistrzostwa Samolotowe w Gdańsku wykazały, że nie każdy aeroklub regionalny stać na dobre ich zorganizowanie. Winę za to ponosi nie tylko Aeroklub Gdański, ale przede wszystkim Aeroklub PRL, bowiem 2 pkt. regulaminu VIII SMP brzmi wyraźnie: „VIII SMP organizuje APRL za pośrednictwem Aeroklubu Gdańskiego". Nie miejmy więc za wiele pretensji do gospodarzy, którzy dużo uczynili, aby zawody stały się przyjemne i pożyteczne, a ich praca i poświęcenie okazały się bardzo potrzebne.

Uwag i spostrzeżeń z mistrzostw jest więcej niż można ich wymienić w jednym artykule. Dlatego też zatrzymałem się na zagadnieniach generalnych, związanych bardziej z cieniami mistrzostw niż z ich blaskami. Oczywiście były i blaski mistrzostw, ale blaskami nie sposób zasłonić cieni, które dały się we znaki uczestnikom „Bałtyckiego turnieju". Pod takim bowiem tytułem ukazują się moje relacje z Gdańska.

Gdy odlatywałem z Gdańska, było kilka minut po siódmej. Ustawione w równych rzędach samoloty sprawiały z powietrza okazały widok. Patrząc na nie zadawałem sobie pytanie: czy naprawdę jest źle w sporcie samolotowym? Odpowiedź przyszła po chwilowym zamyśleniu: może dopiero być źle, ale nie jest jeszcze za późno. Trzeba tylko odpowiednich ludzi powołać do pracy zgodnie z ich kwalifikacjami i zdolnościami. Bo przecież, jak już stwierdzili Sławni Piloci — lotnictwu potrzebni są ludzie z sercem, z wielkim sercem. A takich właśnie ludzi potrzebuje nasze lotnictwo sportowe.

TADEUSZ MALINOWSKI



Uczestnicy VIII SMP w dniu ich otwarcia. **Foto: B. Koszewski**



MISTRZOWSKA ZAŁOGA

JAK już donosiliśmy, samolotowym mistrzem Polski na rok 1962 została załoga Aeroklubu Jeleniogórskiego w składzie: pil. Tadeusz Kaczmarek i nawig. Stanisław Babiarz. Wkrótce po ogłoszeniu wyników przeprowadziłem rozmowę ze zwycięską załogą. W imieniu swoim i nawigatora odpowiadał pil. Tadeusz Kaczmarek.

— Czy przygotowywał się Pan do tegorocznych mistrzostw Polski?

— Jedynie do konkurencji nocnej (C). Konkurencję tę trenowałem czterokrotnie, z tym, że każdy lot wynosił około jednej godziny. Z treningu nocnego, który przeprowadziłem w Aeroklubie Poznańskim, byłem bardzo zadowolony.

— Pana uwagi związane z regulaminem mistrzostw Polski?

— Regulamin miał dużo usterek i niedomówień, brak mu było jednoznacznych sformułowań. Moim zdaniem regulamin przed ostatecznym zatwierdzeniem winien być opublikowany lub nadesłany do aeroklubów celem wypowiedzenia się. Po zebraniu wniosków i propozycji winna być zredagowana jego ostateczna wersja. Do takiego regulaminu należałoby włączyć doświadczenia z poprzednich mistrzostw. Uważam, iż regulaminowe błędy powtarzają się rokrocznie.

— Czy może Pan się podzielić uwagami odnośnie przyszłych mistrzostw Polski?

— Przede wszystkim winien być opracowany dobry regulamin, przez grono specjalistów z doświadczeniem zawodniczym, a następnie poddany pod dyskusję. Na mistrzostwach winno być mniej kierowników z tytułu, a więcej z pełnienia konkretnych obowiązków. Mistrzostwa nie mogą być wypoczynkiem (na dziesięć dni cztery konkurencje), ale winny być zawodami o minimum sześciu do siedmiu konkurencjach. Dla komisarzy sportowych winna być opracowana szczegółowa instrukcja odnośnie pełnienia ich funkcji na mistrzostwach. Czasomierze powinny być zakupione przez Aeroklub PRL i plombowane. Moim zdaniem mistrzostwa należy w przyszłości rozgrywać na jednym typie samolotu.

— Jak Pan wyobraża sobie dalszy rozwój sportu samolotowego w Polsce?

— Nie widzę pomyślnego rozwoju sportu samolotowego w naszym kraju bez odpowiedniego wyposażenia aeroklubów regionalnych w nowe samoloty.

— Czy chciałby Pan jeszcze coś dodać?

— Tak. Uważam za konieczne „wyjście" sportu samolotowego na imprezy zagraniczne, nawet z tym sprzętem, jaki jest w naszym posiadaniu, aby podtrzymać chlubne tradycje polskiego sportu samolotowego.

*

Przy tej okazji należy dodać, że pil. Tadeusz Kaczmarek jest wiceprezesem Aeroklubu Jeleniogórskiego, instr. samolotowym I klasy i instr. szybowcowym II klasy, uczestniczył 7 razy w zawodach samolotowych i na samolotach wylatał 1 602 godziny, a na szybowcach 632 godziny. Nawig. Sanisław Babiarz jest głównym inżynierem taśmociągów kombinatu górniczo-energetycznego Turów, instr. samolotowym II klasy, pilotem szybowcowym II klasy, uczestniczył w zawodach 5 razy i wylatał na samolotach 865 godzin, a na szybowcach 72 godz. Ostatnio został odznaczony przez Radę Państwa Złotym Krzyżem Zasługi.

(m)

Na zdjęciu wyżej: Syn pil. Tadeusza Kaczmarka wręcza swemu tatusiowi wiązankę kwiatów w chwilę po uroczystym wręczeniu nagród i ogłoszeniu wyników VIII SMP.

PODUSZKOWIEC

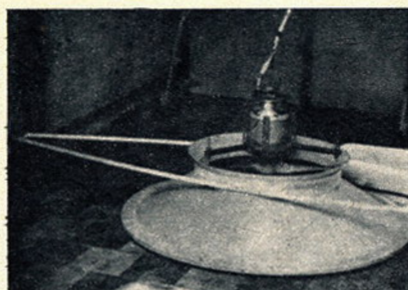
PIERWSZY W POLSCE

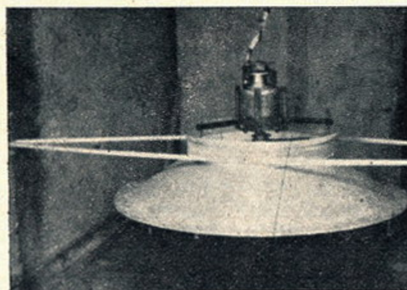
RYSZARD KACZKOWSKI

POD koniec lipca 1962 r. w Ośrodku Transportu Wewnętrznego w Warszawie opracowano wstępną prototypową dokumentację „latającej platformy", wykonawstwo której zlecono Zakładowi Prototypów przy Centralnym Biurze Konstrukcyjnym Urządzeń Budowlanych w Łochowie.

Konstruktorem „taczki-platformy" poruszającej się na zasadzie zjawiska poduszki powietrznej jest inż. Jerzy Bień, były pracownik Instytutu Lotnictwa. Konstrukcja ta jest wynikiem wieloletnich prac teoretyczno - doświadczalnych, prowadzonych przez konstruktora od 1958 r.

Większość doświadczeń przypada na okres pracy inż. J. Bienia w Instytucie Lotnictwa. Przeniósłszy się z IL do Ośrodka Transportu Wewnętrznego młody konstruktor podejmuje przerwaną pracę przy projekcie poduszkowca i dzięki dużemu zrozumieniu władz zwierzchnich, a szczególnie dzięki wszechstronnej pomocy dyrektora Zjednoczenia Przemysłu Maszyn Budowlanych inż. M .Kotowicza i inż. A. Kosikowskiego, kierownika Ośrodka Transportu Wewnętrznego, zbudowano prototyp pierwszej polskiej poduszkowej „platformy", która pomyślnie przeszła próby wzniosu i udźwigu.





Fragmenty badań doświadczalnych inż. J. Bienia. Model doświadczalny poduszkowca z silnikiem elektrycznym przed (z lewej) i w czasie wzniosu (z prawej) — na stanowisku pomiarowym.

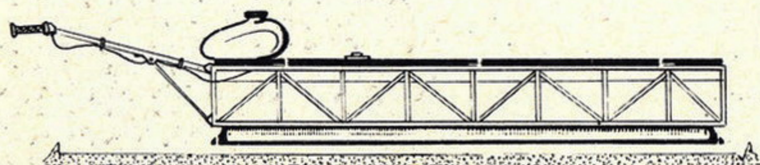
Założeniem konstruktora przy projektowaniu „platformy" było opracowanie takiej konstrukcji, która mogłaby uprościć pewne prace w trudnym terenie, tj. na budowie, w leśnictwie, w przenoszeniu ciężarów przy pracach polowych, w terenie podmokłym, przy melioracji, w rolnictwie przy rozsiewaniu nawozów, a szczególnie w służbie sanitarnej, jako „mechaniczne nosze".

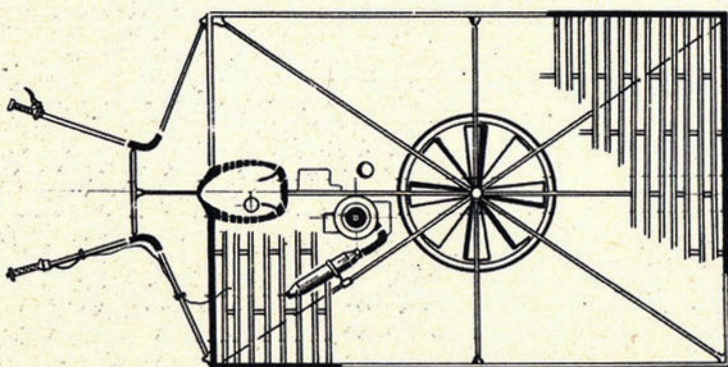
„Latająca platforma", obsługiwana przez jedną osobę, może przenieść w powietrzu 150 kG dowolnego materiału. Przeprowadzone wielogodzinne (w ciągu 70 godzin) próby funkcjonalne potwierdziły wysoką sprawność konstrukcji i całkowitą jej przydatność dla określonych zadań.

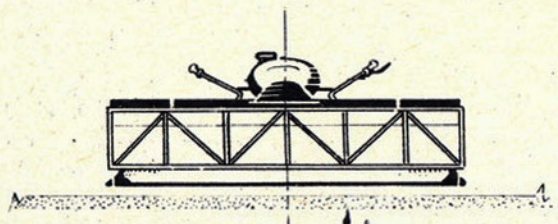
Pierwszy oficjalny pokaz „latającej platformy", przed licznie zgromadzoną publicznością z udziałem wielu korespondentów prasy codziennej i fachowej odbył się dnia 9 września 1962 r. w Warszawie na Placu Defilad, w ramach „Dni Lotnictwa". Drugi pokaz użytkowego zastosowania platformy jako „mechanicznych noszy" przeprowadzono w dniu 16 września br. Zebrane wyniki z dotychczasowej eksploatacji pozwoliły konstruktorowi wprowadzić szereg istotnych zmian, które polepszyły znacznie funkcjonowanie zespołu napędowego, rozruch itp.



Pierwszy polski poduszkowiec transportowy



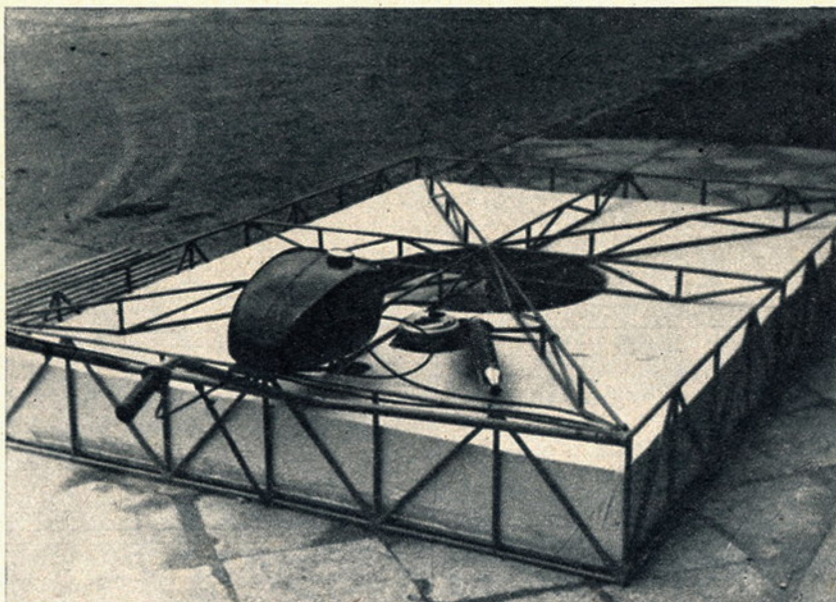




RYSZARD KACZKOWSKI

„Latająca platforma" — w trzech rzutach.

Poduszkowiec ze zdjętym pomostem roboczym. Zwraca uwagę lekka konstrukcja kratownicowa.



...y podczas pokazów na Placu Defilad w Warszawie z okazji tegorocznych Dni Lotnictwa. Wszystkie zdjęcia autora.

OPIS KONSTRUKCJI

Kadłub „latającej platformy" zbudowany jest jako przestrzenna spawana kratownica w formie sześcianu z rur stalowych 3OHGSA o przekroju 12×10 mm. Część górna kratownicy mocowana z częścią spawaną okuciami, łatwo demontowana, co zapewnia wygodne wyjęcie drewnianej sklejkowej konstrukcji wewnętrznej stanowiącej obudowę wentylatora i pokrycia kanałów doprowadzających powietrze do dysz na obwodzie platformy. Szkielet części wewnętrznej wykonany ze sklejki i blachy duralowej, nitowanej i łączonej wkrętami. W osi symetrii części środkowej znajduje się pierścieniowy tunel wentylatora.

Całość części środkowej (oprócz tunelu) kryta płótnem lotniczym. W dolnej części kratownicy znajdują się uchwyty dla zamocowania fartucha pomocniczego, celem polepszenia wysokości wzniosu (wysokości lotu) konstrukcji w czasie jej pracy. Napęd stanowi jednocylindrowy, chłodzony powietrzem silnik motocyklowy S-32 polskiej konstrukcji, seryjnie produkowany, o pojemności 175 cm³ i mocy 8—10 KM, który za pomocą przekładni 1:3 z pasów klinowych napędza wentylator. Silnik pracuje w pozycji leżącej. Wydech spalin, w płaszczyźnie poziomej ku tyłowi, przez typowy tłumik motocyklowy. Rozruch silnika linkowy. Wentylator osiowy, ośmiołopatowy. Łopatki metalowe z blachy ST-3 grubości 2,5 mm o zmiennym profilu CAGI-MC. W tylnej części kratownicy przy silniku zamocowany jest zbiornik paliwa o pojemności 20 litrów.

Sterowanie silnikiem i platformą odbywa się przy pomocy kierownicy związanej wahaczami z kratownicą. Kierownica zaopatrzona w dźwignię gazu i dozowanie powietrza umożliwia manewrowanie platformą w miejscu i w ruchu postępowym, który jest zależny od prędkości idącego lub biegnącego człowieka.

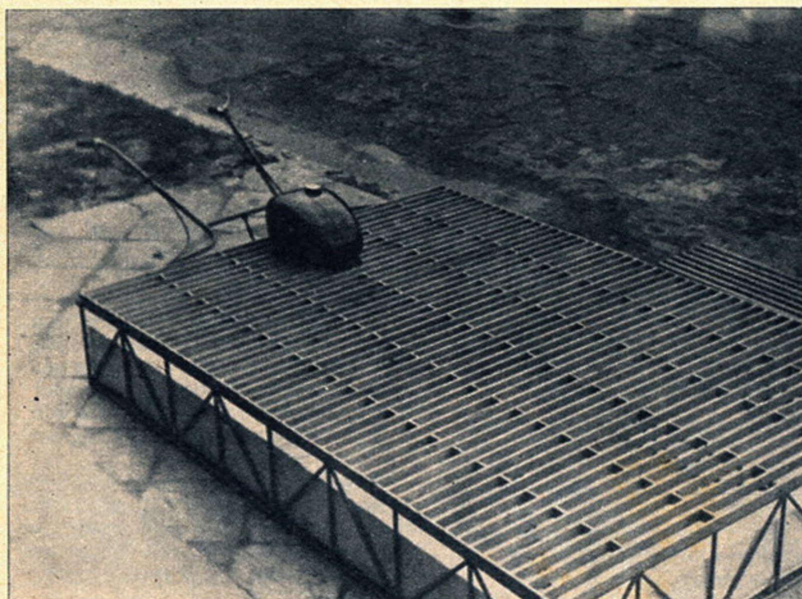
Wznios platformy nad ziemię wynosi: z obciążeniem 150 kG normalnie 60 mm, a bez obciążenia 130 mm. Przy zastosowaniu specjalnego fartucha wysokość ta wynosi: z obciążeniem 160 mm i bez obciążenia 230 mm. Część roboczą (pomost), na której przenosi się materiały, stanowi lekka, drewniana kratka, umożliwiająca swobodny dopływ powietrza do wentylatora i silnika.

DANE TECHNICZNE

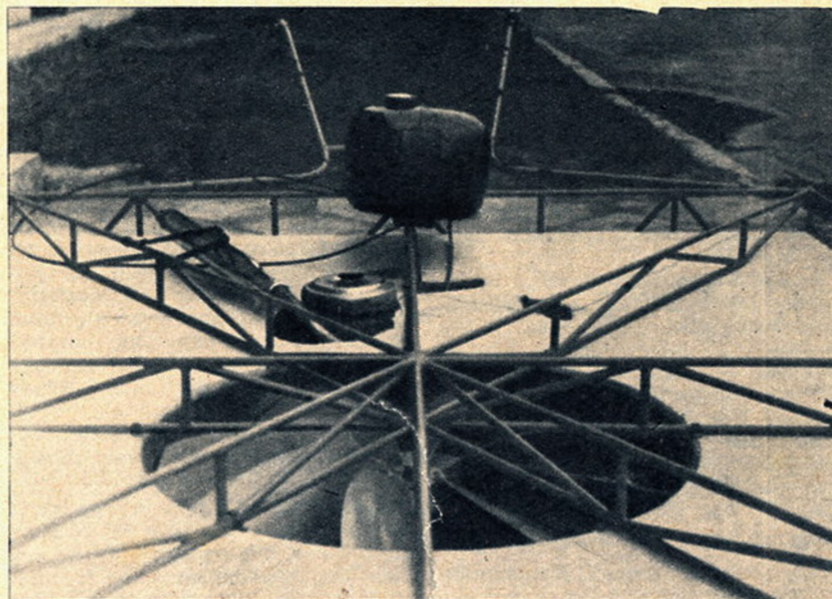
Szerokość platformy — 1,75 m
Długość platformy — 2,50 m
Wysokość — 0,30 m
Powierzchnia nośna — 4,375 m²
Obciążenie powierzchni — 46 kG/m² (4,6 mm H_2O)
Obciążenie mocy — 20 kG/KM
Średnica zastępcza — 2,36 m
Średnica wirnika — 0,70 m
Ciężar własny — 50 kG
Ciężar ładunku — 150 kG
Ciężar całkowity — 200 kG
Wysokość wzniosu normalna:
bez obciążenia — 130 mm
z obciążeniem — 60 mm
Wysokość wzniosu z fartuchem:
bez obciążenia — 230 mm
z obciążeniem — 160 mm

Opracowano na podstawie materiałów udostępnionych przez konstruktora.

Poduszkowiec z pomostem roboczym gotowy do przenoszenia ładunków.



Szczegóły konstrukcyjne zabudowania 8-łopatowego wentylatora i silnika napędowego S-32.



Prawo przedruku zastrzeżone

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

POD REDAKCJĄ IKARUSA

6. Pod redakcją IKARUSA

ANTONI MROCZKOWSKI

ANTONI ERNEST-MROCZKOWSKI urodził się 29 maja 1896 r. w Odessie, gdzie ukończył szkołę realną. Ojciec jego był majstrem hydraulikiem. W 1913 r. rozpoczął studia na wydziale silnikowym politechniki w Petersburgu. Należy tam do koła lotniczego. W sierpniu 1914 r. zostaje powołany do armii rosyjskiej. Po trzymiesięcznym, skróconym kursie podchorążówki, zostaje skierowany do wojskowej szkoły lotniczej w Sewastopolu (na Kaczi), którą kończy 2 lipca 1915 r. z dyplomem pilota, jako 37 kolejno wyszkolony w Rosji lotnik wojskowy.

W latach 1915—1917 lata jako pilot bojowy na froncie rosyjsko-niemieckim: pod Przemyślem, koło Łucka (gdzie nad majątkiem Tuczy odnosi pierwsze zwycięstwo w walce powietrznej, zestrzeliwując na „Farmanie" z rewolweru typu „Nagan" niemieckiego „Albatrosa), nad Dźwiną i na froncie ryskim. Jest dwukrotnie ciężko ranny, a koło Berezyny zostaje zestrzelony przez własną artylerię. W międzyczasie, będąc na urlopie, oblatuje w sierpniu 1916 r. na lotnisku Chodynka w Moskwie trójpłatowiec konstrukcji por. inż. Bezobrazowa — za co otrzymał złoty zegarek z 12 brylantami. Będąc w wojsku studiuje w dalszym ciągu na politechnice i zdaje kolejne egzaminy. W 1917 r awansuje do stopnia kapitana. W czasie 1 wojny światowej zestrzelił ogółem 9 samolotów nieprzyjacielskich.

Na początku 1918 r. wstępuje w Odessie do pierwszych polskich formacji lotniczych. W tym samym roku zdaje egzamin dyplomowy na politechnikę w Petersburgu i uzyskuje tytuł inżyniera-mechanika. W 1919 r. przybywa do eskadry lotniczej dywizji gen. Żeligowskiego i udaje się z nią do Polski. Ściągnięty następnie do Warszawy i zweryfikowany w armii polskiej w stopniu ppor., obejmuje w Centralnych Warsztatach Lotniczych funkcję oblatywacza, którą pełni do marca 1920 r.

W lutym 1920 r. brał udział w międzynarodowym meetingu akrobacji lotniczej w Warszawie (na pożyczonym angielskim samolocie „SE-5"), w którym zdobył I nagrodę (przed pil. Haber-Włyńskim i słynnym włoskim akrobatą Mainardi). W tymże samym roku por. Mroczkowski przechodzi do tworzącego się w Pucku polskiego lotnictwa morskiego, skąd w styczniu 1921 r. wychodzi z wojska na bezterminowy urlop i natychmiast ponownie obejmuje stanowisko oblatywacza (jako pilot cywilny) w Centralnych Warsztatach Lotniczych.



ANTONI MROCZKOWSKI

Następnie wysłany zostaje do Francji na staż lotniczy do zakładów Farmana. Tam, na propozycje towarzystwa Compagne Franco-Roumaine, zostaje w kwietniu 1922 r. pilotem komunikacyjnym francuskich linii lotniczych i lata na trasie Paryż — Warszawa. W ten sposób jako pierwszy polski lotnik zdobywa międzynarodowy dyplom pilota transportu publicznego.

W ciągu 13 lat (do 1925 r.) wylatał na liniach tego towarzystwa ok. 2,5 tys. godzin i przeleciał ok. 300 000 km. Jako jeden z 5 najlepszych pilotów przedsiębiorstwa wyróżniony został specjalnym medalem francuskiego Towarzystwa (z napisem: „Naszemu odważnemu pilotowi A. Mroczkowskiemu za loty w trudnych warunkach atmosferycznych").

W latach 1925—1931 pracuje jako oblatywacz w fabryce Plage-Laśkiewicz w Lublinie. Oblatał tam 344 samoloty i 4 prototypy. W 1928 r. bierze udział na samolocie konstr. Dąbrowskiego i Uszackiego PTAPTA w międzynarodowym konkursie awionetek, w którym zdobył I nagrodę za największą prędkość. W sierpniu 1930 r. w fabryce wybucha strajk, a Mroczkowski zostaje wybrany przewodniczącym komitetu strajkowego; za to zostaje zwolniony z zakładu bez możliwości dalszej pracy w lotnictwie jako pilot.

Od 1931 r. pracuje kolejno jako inżynier: w firmie „Auto-Remont" w Warszawie, w Państwowych Zakładach Inżynierii w Ursusie (1933—1938) jako kierownik hamowni silników lotniczych i następnie, aż do wybuchu wojny w 1939 r., w fabryce Lilpopa.

We wrześniu 1939 r. wraz z innymi lotnikami polskimi wędruje przez Rumunię i Francję do W. Brytanii, gdzie latał początkowo w lotnictwie brytyjskim na maszynach wielosilnikowych. Ze względu na wiek przechodzi następnie do pracy w personelu naziemnym; kończy centralną szkołę latania bez widoczności (Linktrenerów) i aż do zakończenia wojny jest polskim seniorem personelu naziemnego. W międzyczasie robi do symulatorów dwa wynalazki.

W marcu 1946 r. wraca do kraju i w stopniu kpt. pil. zostaje przeniesiony do rezerwy. Pracuje kolejno: w Państwowych Zakładach i Warsztatach Samochodowych (1946—1948), w Ministerstwie Komunikacji (1948—1951), Instytucie Transportu Lotniczego (1951—1953), Technicznej Obsłudze Samochodów (1953—1955) i Polskim Komitecie Normalizacyjnym (1955—1961) jako normalizator lotnictwa. Ostatnio pracował w Ośrodku Badań Transportu Samochodowego, skąd z dniem 1 września 1962 r. przeszedł na emeryturę.

Jest ciotecznym wujkiem sławnego pilota Bolesława Orlińskiego, którego wychował jako pilota. Zna obce języki: rosyjski, niemiecki, francuski, angielski. Od 1959 r. jest członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa APRL. Wylatał ok. 8 tys. godzin, a latał w ogóle na 85 typach samolotów.

Posiada odznaczenia: Krzyż Virtuti Militari V klasy, Medal Niepodległości, Medal X-lecia, pamiątkowy Krzyż Amerykański; odznaki: pilota rosyjskiego, francuskiego, polową odznaką pilota polskiego i angielskiego RFC.

(jrk)

HENRYK SEGNO

URODZIŁ się 22 stycznia 1822 r. w Petersburgu, gdzie jego ojciec — stały mieszkaniec Warszawy — prowadził biuro celno-eksploatacyjne. Tam też ukończył techniczną szkołę realną (matura), a potem studiował na wydziale mechanicznym Instytutu Technologicznego. Przez rok studiował także na akademii w Liege, w Belgii.

Lotnictwem zainteresował się w 1909 r. Kupił wówczas broszurę o budowie szybowca (dwupłatowca bez sterów) i wraz ze swymi przyjaciółmi Antonim Knaapem i jego bratem Stefanem zaczął go budować na lotnisku w miejscowości Dibuny, niedaleko fińskiej granicy. Próby lotów na nim przeprowadzali na diunach piaskowych koło Siestroriecka, naprzeciwko twierdzy kronsztackiej. Przy montażu jak i wzlotach szybowca pomagali mu żołnierze rosyjscy. Starty odbywano z pagórków bądź z pola (na 2 linach). Wykonywał loty do 10 m wysokości i na odległość ok. 30 metrów.

W Petersburgu zapisał się potem do aeroklubu i z jego ramienia, w charakterze mechanika, wraz z Lebiedewem wyjechał na wiosnę 1910 r. po zakup płatowca typu Farman do Francji. Zwiedził tam fabrykę silników Anzani, był u Farmana, Bleriota i w firmie Antoinette. Tegoż roku nauczył się latać i następnie jako pierwszy w Rosji zdał egzamin (maj 1910 r.) uzyskując dyplom pilota nr 1 Wszechrosyjskiego Aeroklubu. Uczestniczył potem w kilku mitynkach lotniczych.

Od 1 listopada 1910 r. do 1 listopada 1911 r. pracował jako szef pilotażu i instruktor oraz oblatywacz w Warszawskim Towarzystwie Lotniczym „Awiata" na Mokotowie. Wyszkolił wówczas 10 uczniów, w tym paru oficerów rosyjskich.

Po opuszczeniu „Awiaty" w Warszawie wyjechał na pewien czas do Francji, a stamtąd powrócił do Petersburga, gdzie odbywał dalsze loty. Jeden z nich zakończył się rozbiciem maszyny typu Farman, co praktycznie zakończyło karierę lotniczą Segno.

Podczas I wojny światowej pracował w Tallinie jako sekretarz dyrekcji Rosyjskiego Budowlanego Towarzystwa Akcyjnego. W czerwcu 1919 r. powrócił do Polski. Do 1923 r. pracował w Warszawie, a potem aż do 1939 r. w Czeladzi na różnych stanowiskach w górnictwie. Lata okupacji spędził w Czeladzi i w Jeziornie pod Warszawą. Po wojnie powrócił do Zagłębia, gdzie do 1951 r. pracował w instytucjach państwowych.



HENRYK SEGNO

W wieku lat 69 przeszedł na emeryturę i został tłumaczem przysięgłym (rosyjskiego, niemieckiego, francuskiego i angielskiego). Od 1961 r. jest członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa APRL. Zamieszkuje w Czeladzi, pow. Będzin.

(jrk)

W następnym numerze znajdziecie: PO WALNYM ZGROMADZENIU AEROKLUBU PRL ● BROŃ PANCERNA CONTRA SAMOLOTY ● ZE SPADOCHRONEM PRZEZ ATLANTYK ● ZAŁOGA ● oraz inne ciekawe materiały.

W PRZEDSIONKU PODCHORĄŻÓWKI

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

16 lat. Starałem się o zezwolenie. Jeździłem nawet do Ministerstwa Komunikacji. Nie uzyskałem zgody. Mówili:

— Jeszcze się rozmyślisz!

Cóż, jakoś się nie rozmyśliłem. Czekałem tylko tego dnia, kiedy skończę 16 lat. I teraz, gdy w styczniu — mam nadzieję — będę już podchorążym, mam rezygnować? Nie. Nigdy.

Różański jest pilotem III klasy. Ma ponad 50 godzin nalotu, prawie wszystkie warunki, by otrzymać II klasę pilota szybowcowego.

REKORDZISTA Z DIAMENTEM

Jego kolega Janusz Rybołowicz to już rekordzista. Jego życiowy nalot wynosi 230 godzin. Rybołowicz to także doskonały spadochroniarz. Ma na swoim koncie 86 skoków i srebrną odznakę spadochronową. Dołóżmy jeszcze do tego złotą odznakę szybowcową, tytuł pilota II klasy i jeden diament. Ten ostatni zdobył wiosną ubiegłego roku za lot docelowy na trasie Białystok — Toruń. Że jest teraz w Dęblinie, może to zawdzięczać własnemu uporowi. Nie miał jeszcze 16 lat, gdy „na bosaka" zaczął przychodzić na lotnisko Aeroklubu Białostockiego. Wtedy mógł tylko przyglądać się lotom starszych kolegów. Wkrótce jednak jego loty obserwowali młodsi uczniowie z Technikum.

Pytam czy nie jest przypadkiem absolwentem Technikum Mechanicznego z Białegostoku.

— Nie. Skończyłem Technikum Melioracyjne. W naszej szkole, podobnie jak w Technikum Mechanicznym, młodzież bardzo interesuje się lotnictwem. Przede wszystkim to zasługa nauczycieli, wychowawców. U nas na przykład p. Regina Domięcka zorganizowała kółko lotnicze, do którego należy 95 osób.

Kiedy zapytałem czy zdążył się już przyzwyczaić do dyscypliny wojskowej, uśmiechnął się:

— To nie problem. Nie każdy może zostać pilotem. Ja realizuję moje największe marzenie. Nie boję się żadnych trudności. Są po to, by je pokonywać. Dyscyplina? Bez dyscypliny nie ma pilota.

Nie pytałem Rybołowicza czy myśli o innym zawodzie. Mógłby uznać pytanie za nietaktowne.

NIEKŁAMANY ZAPAŁ

Któryś z dziennikarzy indagował, czy wiedzą coś niecoś o warunkach materialnych pilotów.

Pajnowski nie odpowiedział wprost.

— Każdy z nas ma maturę ogólnokształcącą lub zawodową. Moglibyśmy wybrać wyższe studia lub zacząć pracować. Zarobki? Mógłbym w cywilu zarabiać więcej niż pilot samolotu odrzutowego. Mógłbym urządzić się tak jak każdy mieszczuch. Dla mnie to nie ma znaczenia. Lotnictwo to romantyka! Każdy lot przynosi nowe, niepowtarzalne wrażenia i przeżycia. To mnie pociąga.

Notuję, patrząc uważnie w rumianą twarz Pajnowskiego. Nie mogę oprzeć się myśli:

— Chłopiec, żółtodziób, a taka powaga! Czy to przypadkiem nie wyuczona na pamięć lekcja, formuła, definicja jak jedna z wielu na przykład z teorii lotu?

— Oni są piekielnie poważni — powiedział siedzący obok redaktor w stopniu majora. — Ale szczerzy!

Konfrontuję swoje spostrzeżenia z uwagami kolegów po piórze, którzy raczej rzadko się dziwią.

— To niekłamany zapał — opinia powszechna.

Dodajmy: ci chłopcy wiedzą czego żądać od życia i od siebie. Rozumieją także czego będą od nich żądać instruktorzy. Gruntownej wiedzy, mistrzowskiego opanowania rzemiosła.

RAJMUND KULINSKI

POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES

LOT

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

NR 8 ● PAŹDZIERNIK 1962

STEWARDESSY

CZTERDZIEŚCI lat temu na pokładach samolotów kursujących na trasie Londyn — kraje europejskie pojawia się steward. Tak, tak — zaczęło się od mężczyzny. Pierwszy w świecie steward o nazwisku Steward Sanderson został zaangażowany w 1922 r. przez firmę Daimler Airways. Pierwsze kobiety natomiast zostały zatrudnione przez amerykańskie towarzystwo lotnicze United Air Lines, które zaangażowało 8 młodych dziewcząt w tym charakterze do samolotów kursujących na trasie San Francisco — Chicago.

W Polsce pierwsze stewardessy zdołano tylko przeszkolić w 1939 roku — niestety — wybuch wojny przekreślił możliwości pracy i dopiero po zakończeniu wojny zatrudniono w tym charakterze pierwszą czwórkę kobiet.

Obecnie Polskie Linie Lotnicze LOT zatrudniają 30 stewardess i 2 stewardów, w tym 12 nowo przyjętych kandydatek. Niełatwo jest jednak zostać stewardessą i pracować w tym zawodzie. Wymagania są bardzo duże: minimum średnie wykształcenie, znajomość co najmniej dwóch obcych języków, bardzo dobry stan zdrowia i odpowiednie warunki zewnętrzne. Przyszłe stewardessy, zanim rozpoczną pracę na pokładzie samolotu, muszą przejść również odpowiednie szkolenie i opanować wiele wiadomości z historii lotnictwa, geografii lotniczej, prawa lotniczego, konstrukcji samolotu, nawigacji, pierwszej pomocy, a nawet opieki nad dziećmi. Takie wymagania stawiane kandydatom do tego zawodu podyktowane są głównie troską o pasażera. Dla przykładu warto podać, że jedno z towarzystw lotniczych na około 2 000 kandydatek przyjęło tylko 28 do pracy. W dużej mierze od pracy stewardessy zależy opinia i zaufanie do danej linii lotniczej.

O naszych stewardessach z pewnością można powiedzieć tak, jak o jednej z nich napisał znakomity pisarz Jan Brzechwa:

„Wracam samolotem Il-18. Polskie Linie Lotnicze zapewniają pasażerom maximum wygody i komfortu oraz wyborną obsługę. Zwłaszcza jedna stewardessa mi się podobała. Wysiadając z samolotu powtarzałem w myśli słowa poety: „Gdybym był młodszy, dziewczyno..."

(KOB)

БОРТПРОВОДНИЦЫ

ЭТОТ номер нашего журнала посвящается бортпроводницам. Польские авиационные линии ЛЕТ приняли на работу новых кандидатек. Подаем также условия, которыми должна обладать кандидатка для работы в этой профессии: обязательное среднее образование, знание двух иностранных языков, отличное состояние здоровья, а также соответствующая репрезентация.

Будущая бортпроводница должна обладать обширными знаниями в области авиационной географии, навигации, конструкции самолетов и даже ухаживания за детьми.

Подаем краткую историю возникновения этой профессии. Напоминаем, что все началось 40 лет тому назад, когда фирма Деймлер Эйруэйс Daimler Airways приняла первого бортпроводника по фамилии Стевард Сандерсон. Первые женщины — бортпроводницы были приняты на работу в 1930 году на самолеты, курсирующие по трассе Сан Франциско — Чикаго.

На второй и третьей страницах иллюстрируем вышеупомянутую тему фотографиями будующих бортпроводниц, фотографией «пионерки» Милады Сточковской, а также фотографиями «с детских лет до бортпроводницы» Зофьи Лиговской.

Представляем фотографии первых бортпроводниц Польских Авиационных Линии ЛЕТ.

На четвертой странице в отделе хроники публикуем информатии о вновь открытом ангаре, о перевозках раков и винограда, а также о стенде ЛЕТа на Международном конгрессе всемирной федерации демократической молодежи. Помещаем также фотографию У Танта, который летел из Москвы в Варшаву польским самолетом. Хроника заканчивается заметкой о плакатах Польских Авиационных Линии ЛЕТ, которые завоевывают признание на международных выставках. Были выставлены в Висбадене и в Лас Вегас.

JAK ZOSTAŁAM STEWARDESSĄ

„To wcale nie była taka łatwa droga, jak by komu się mogło wydawać. Trzeba było się długo, wytrwale uczyć, biegle opanować obce języki, przyswoić sobie wiele wiedzy z różnych dziedzin lotnictwa, o, właśnie to wszystko o czym jest napisane obok. A jeśli jesteście ciekawi kilku zdjęć z życia stewardess PLL „LOT", to obejrzyjcie sobie strony następne". Foto: M. Kobrzyński — LOT

STEWARDESSES

IN this issue of our News, we wish to say a few words about Stewardesses. Polish Airlines „LOT" have recently recruited new staff for this job. What qualifications should an applicant for a Lot Stewardess have?

Briefly LOT seeks young girls of good educational attainments, high standard of phisical fitness, good appearence and personality and possesing sound knowledge of two foreign languages. Preference is given to those having additionally previous nursing experience and training in domestic science. The Stewardess job tackles subjects as widely varying as meal service, cocktail mixing, geography, care of the very young, immigration regulations and so on. It is doubtless exciting, but exacting job and generally it is important for the applicant to know the meaning of hard work.

Talking about the job, may we remind you that it goes 40 years back, when Daimler Airways had appointed Mr. Sanderson, who thus became first air host and that the women were firstly introduced for line duty in 1930 between San Francisco and Chicago.

On pages II — III you will find photos showing a couple of future LOT Stewardesses with the senior on job Mrs Milada Stoczkowska, also a photo-report from the childhood to Stewardess of another Lot's stewardess Mrs Zofia Ligowska.

On page IV we present the information about the new hangar erected at the airport, the seasonal transport of "crawfish" and grapes, and about LOT's stand at the International Congress of Democratic Youth.

The UNO secretary Mr. U Thant while visiting Europe flew from Moscow to Warsaw by LOT which we give some illustrated space on page IV.

We end up our News with some remarks about LOT's posters which have won good name at various international exhibitions and among others were displayed in Wiesbaden and Las Vegas.







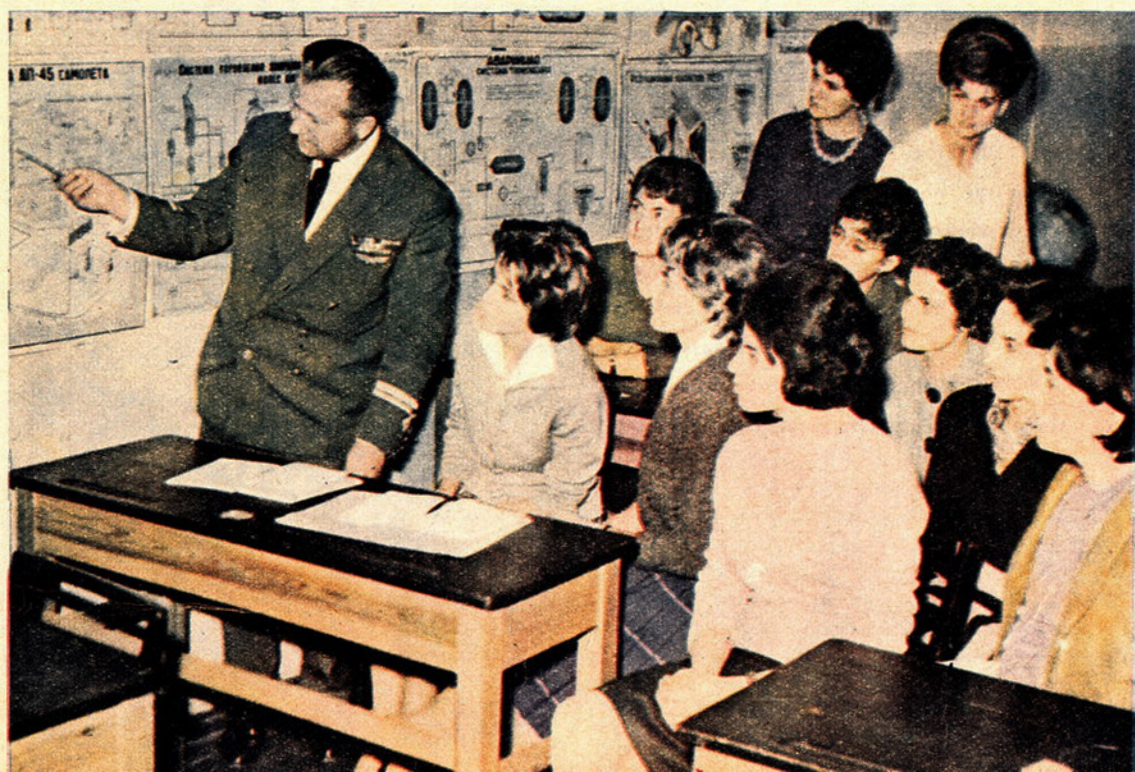
Pierwszymi stewardessami były: Zofia Glińska, Aldona Skirgiełło, Isia Lubkiewicz i Monika Sokolińska.

Pani Milada Stoczkowska jest „seniorką" naszych stewardess. Wylatała już około dwóch milionów kilometrów



Sporo czasu poświęca się zajęciom praktycznym.

Kandydatki muszą opanować sporo wiedzy lotniczej.



Stewardessy



Przyszłe stewardessy przed egzaminem w powietrzu.

Zdjęcia: M. Kobrzyński (5), Z. Jóźwiak (2) i Prac. Foto „LOT" (1)

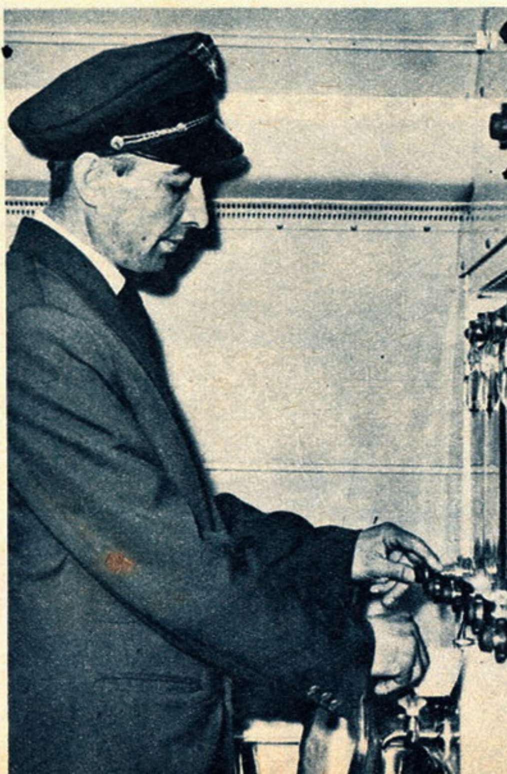
Opiekę nad pasażerami na ziemi sprawują stewardessy ziemne.



Skupienie i uwaga — to połowa zwycięstwa w praktycznym egzaminie.



Jednym z dwóch mężczyzn zatrudnionych w charakterze stewarda jest p. Henryk Ratajczak.



JAK ZOSTAŁAM STEWARDESSĄ

odpowiada Zofia Ligowska



Już wtedy denerwowałam się, czy zostanę stewardessą.



Później przyszły spokojniejsze lata szkolne,



zakończone pomyślnym egzaminem maturalnym



Decyzji nie zmieniłam: „chcę zostać stewardessą".



Wszystko poszło dobrze, zostałam słuchaczką kursu.



Umiejętności zawodowe bardzo przydają się w domu (wyżej).



Cel został osiągnięty (z prawej).

Zdjęcia: M. Kobrzyński (3) i Pracownia Fotogr. „LOT".

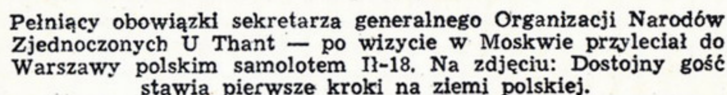
☆ KRONIKA ☆ KRONIKA ☆

Sezon raków trwa. Polskie skorupiaki, zapakowane w łubianki z wizerunkiem własnym na etykiecie — wędrują samolotem aż do Paryża. Niedługo znajdą się na stołach francuskich smakoszów, którzy wyrażają się o nich z prawdziwym uznaniem. (hk)

PLAKAT jako masowy środek reklamy wizualnej jest powszechnie stosowany przez wszystkie towarzystwa lotnicze. Plakat polski, znany ze swego wysokiego poziomu artystycznego i ciekawych rozwiązań tematycznych, cieszy się od lat zasłużonym powodzeniem na całym świecie.

Polskie Linie Lotnicze LOT, wykorzystując zainteresowanie najwybitniejszych grafików polskich tematyką lotniczą, ogłosiły w roku ubiegłym wspólnie z Wydawnictwem Artystyczno-Graficznym konkurs otwarty na lotniczy plakat reklamowy, który przyniósł wiele ciekawych rozwiązań. Plakat „z chłopcem" wg projektu Tadeusza Rumińskiego, który zdobył pierwszą nagrodę, wzbudził olbrzymie zainteresowanie wśród szerokich rzesz widzów. Równie ciekawy był plakat Huberta Hilschera, po raz pierwszy po wojnie wydrukowany w kolorze złotym, który w miesiącu czerwcu br. zdobył zaszczytne wyróżnienie jako najlepszy w dziedzinie plakatu reklamowego.

4 najlepsze plakaty Polskich Linii Lotniczych LOT wzięły ostatnio udział w ogólnoświatowej wystawie reklamowego plakatu lotniczego wspólnie z 44 innymi towarzystwami lotniczymi z 36 europejskich i pozaeuropejskich krajów, która odbyła się w Wiesbadenie w czasie od 30 maja do 24 czerwca oraz eksponowane były na podobnej wystawie w Las Vegas (USA). (hk)



Pełniący obowiązki sekretarza generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych U Thant — po wizycie w Moskwie przyleciał do Warszawy polskim samolotem Ił-18. Na zdjęciu: Dostojny gość stawia pierwsze kroki na ziemi polskiej.



Z prawej: Zorganizowane w Pałacu Kultury i Nauki stoisko reklamowe Polskich Linii Lotniczych LOT cieszyło się dużym zainteresowaniem wśród młodzieży, przybyłej z różnych stron świata do Warszawy na obrady VI Kongresu Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej.



Niżej: Na lotnisku Okęcie otwarto ostatnio nowy hangar, największy tego rodzaju obiekt nie tylko w Polsce ale i w innych ~~krajach demokracji ludowej~~. Hangar ma 80 m długości, 45 m szerokości i 21 m wysokości. Jego kubatura wraz z przybudówkami wynosi 75 tysięcy metrów sześciennych. Przez wielkie drzwi o wysokości 12 m mogą wjeżdżać do wnętrza prawie wszystkie z używanych obecnie samolotów komunikacyjnych. Wewnątrz hangaru mogą się wygodnie pomieścić 3 czterosilnikowe Iły-18 albo 7 dwusilnikowych Iłów-14. (hk)



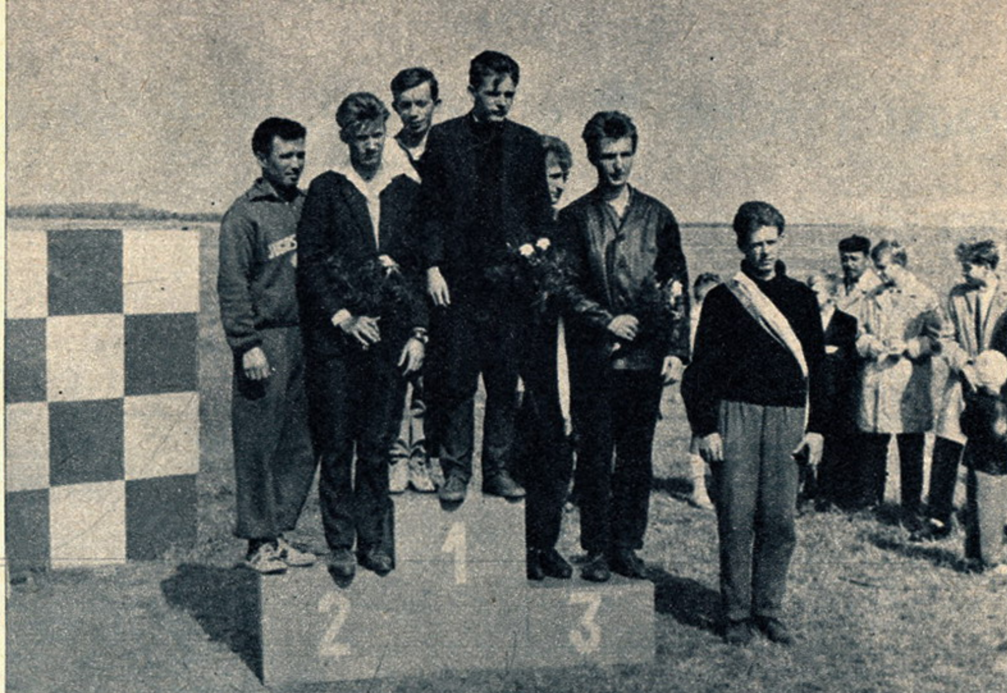
Zdjęcia: Z. Jóźwiak — LOT (5)

KRONIKA ★ KRONIKA ★ KRONIKA ★ KRONIKA ★ KRONIKA



Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw. Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 226. Tel. 22 40 73. Redaktor odpowiedzialny: JANUSZ KOBIELA.

MODELARZ LOTNICZY
„SKRZYDLATEJ POLSKI"



Zwycięzcy (juniorzy i seniorzy) w kategorii modeli z napędem silnikowym.

XXVII MISTRZOSTWA POLSKI MODELI LATAJĄCYCH

OPOLE - LIGOTA ● 12 - 16 WRZEŚNIA 1962

WYNIKI XXVII MPML

WYNIKI INDYWIDUALNE

Modele szybowców A-2 (seniorzy)

1. Edward Trzopek (A. Bielsko-Bialski) — 1 505 p.
2. Teofil Sikora (A. Śląski) — 1 412 p.
3. Ireneusz Segała (A. Warszawski) — 1 388 p.

Startowało 59 zawodników.

Modele szybowców A-2 (juniorzy)

1. Wiesław Szczerban (A. Wrocławski) — 529 p.
2. Jan Marek (A. Gliwicki) — 481 p.
3. Wojciech Studziński (A. Gdański) — 432 p.

Startowało 27 zawodników.

Modele z napędem gumowym (seniorzy)

1. Władysław Niestoj (A. Warszawski) — 1 616 p.
2. Stanisław Żurad (A. Wrocławski) — 1 614 p.
3. Jerzy Markiewicz (A. Opolski) — 1 507 p.

Startowało 24 zawodników.

Modele z napędem gumowym (juniorzy)

1. Jarosław Wosik (A. Łódzki) — 436 p.
2. Witold Muller (A. Grudziądzki) — 396 p.
3. Wiesław Stróżyk (A. Kielecki) — 373 p.

Startowało 26 zawodników.

Modele z napędem silnikowym (seniorzy)

1. Zygfryd Sulisz (A. Warszawski) — 1 387 p.
2. Mirosław Župański (Jugosławia) — 1 310 p.
3. Jerzy Krzemiński (A. Warmińsko-Mazurski) — 1 257 p.

Startowało 23 zawodników.

Modele z napędem silnikowym (juniorzy)

1. Lech Kotyński (A. Bydgoski) — 336 p.
2. Roman Włodawski (A. Poznański) — 290 p.
3. Ryszard Kotarski (A. Warmińsko-Mazurski) — 277 p.

Startowało 25 zawodników.

Modele szybowców zdalnie kierowanych-jednoczynnościowych

1. Žarko Ifanojlović (Jugosławia) — 1 019 p.
2. Edward Kurowski (A. Warszawski) — 647 p.
3. Jan Bury (A. Poznański) — 656 p.
4. Bogusław Spunda (A. Warszawski) — 571 p.
5. Roman Grudziński (A. Lubelski) — 299 p.
6. Mieczysław Opaliński (A. Lubelski) — 163 p.
7. Norbert Goleśny (A. Śląski) — 124 p.

Andrzej Trzciński (A. Warszawski) — 0 p.
Stanisław Grzywa (A. Gliwicki) — 0 p.

WYNIKI ZESPOŁOWE

Klasyfikacja ogólna

1. Aeroklub Wrocławski — 3 069 p.
2. Aeroklub Krakowski — 2 884 p.
3. Aeroklub Opolski — 2 727 p.
4. Aeroklub Łódzki — 2 639 p.
5. Aeroklub Podkarpacki — 2 632 p.
6. Aeroklub Poznański — 2 499 p.
7. Aeroklub Warszawski — 2 485 p.
8. Aeroklub Ziemi Lubuskiej — 2 309 p.
9. Aeroklub Ostrowski — 2 305 p.
10. Aeroklub Pomorski — 2 181 p.

Startowały drużyny z 28 aeroklubów regionalnych.

Klasyfikacja zespołowa (seniorzy)

1. Aeroklub Krakowski — 2 178 p.
2. Aeroklub Opolski — 2 150 p.
3. Aeroklub Wrocławski — 2 053 p.

Klasyfikacja zespołowa (juniorzy)

1. Aeroklub Wrocławski — 1 016 p.
2. Aeroklub Poznański — 901 p.
3. Aeroklub Kielecki — 869 p.

*

Omówienie XXVII Mistrzostw Polski zamieścimy w następnych numerach naszego pisma.



Zwycięzcy (juniorzy i seniorzy) w kategorii modeli z napędem gumowym.



Zwycięzcy w kategorii modeli szybowców zdalnie kierowanych.


Zwycięzcy (juniorzy i seniorzy) w kategorii modeli szybowców.


Na starcie szybowców.
Wszystkie zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

Na marginesie VIII SMP

MISTRZOSTWA JAKICH NIE BYŁO

ANDRZEJ KOSKOWSKI

VIII Samolotowe Mistrzostwa Polski skończyły się. Przyszedł więc czas na ich ocenę i refleksje, a te niestety są dość smutne i dlatego wydaje mi się, że im prędzej zostaną na ich podstawie wyciągnięte należyte wnioski, tym lepiej.

Same mistrzostwa można by ocenić z dwóch stron, a mianowicie ze strony tych co się **nie znają** na tym i ze strony tych co **się znają** i dla których tego rodzaju impreza była organizowana.

Ponieważ w czerwcu br. miałem możność uczestniczenia w zawodach samolotowych pod nazwą Lot Południowo - Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki i wrażenia oraz spostrzeżenia z tychże zawodów zachowałem jeszcze na świeżo w pamięci, myślę, że dobrze będzie je potraktować jako punkt odniesienia w stosunku do oceny VIII SMP w Gdańsku.

I tu muszę z przykrością stwierdzić, że organizator mistrzostw zorganizował wszystko, co mogło przyczynić się do uświetnienia tego rodzaju imprezy za wyjątkiem realizacji samego jej tytułu. A tytuł był wyraźny: VIII Samolotowe Mistrzostwa Polski. No, bo jakże inaczej można myśleć o mistrzostwach, w ramach których w ciągu dziesięciu dni ich trwania rozegrano aż... cztery dzienne konkurencje?

Nie od rzeczy tu będzie nadmienić, że na zawodach krakowskich, w niezwykle ciężkich warunkach organizacyjnych, w ciągu trzech dni ich trwania rozegrano też cztery konkurencje, z czego dwie nocne z zaangażowaniem do nich trzech lotnisk. Ale tam mimo o wiele skromniejszych środków nikt nie szedł na łatwiznę i na efekty zewnętrzne, tam nie było niedomówień i tam robiono wszystko, aby zawody były czysto sportowe, bogate w latanie, a zarazem bezpieczne. I rzeczywiście tak było i to bez uciekania się do takich pociągnięć jak zaniżanie do minimum programu imprezy, co niestety miało miejsce na VIII SMP. Tego faktu nie da się ukryć.

Jedynym usprawiedliwieniem tego stanu rzeczy mogły być niekorzystne warunki meteorologiczne, co jednak nie miało miejsca na VIII SMP, tak że motywacja takiej, a nie innej realizacji programu mistrzostw, np. „troska o nasze życie i bezpieczeństwo latania", była jakimś nieporozumieniem.

Takim samym nieporozumieniem, wydaje mi się, było niezabezpieczenie komisarzy sportowych w odpowiedni sprzęt chronometryczny i to w sytuacji, kiedy za każdą sekundę różnicy czasu karze się zawodnika punktem karnym. Czyżby doprawdy organizatora mistrzostw nie było stać na 10 sekundomierzy i tyleż porządnych i wyregulowanych zegarków?

Dodajmy do tego dobór konkurencji. Rozegrano ich cztery, z czego ostatnia dawała praktycznie możność uzyskania prawie trzykrotnie większej ilości punktów od trzech poprzednich, co przyczyniło się do tego, że czynnik szczęściarski odgrywał decydującą rolę w mistrzostwach. A tego powinno się jak najbardziej unikać.



Wicemistrz Polski Zdzisław Dudzik (Warszawa) mija bramkę.

Uniknięcie zresztą było proste. Wystarczyło rozegrać powtórnie tak wysoko punktowaną konkurencję lub też rozegrać konkurencję nocną. Ale komu było mówić o tym na mistrzostwach, gdzie panował „miły" zwyczaj nie dopuszczania do żadnej dyskusji na temat jakiegokolwiek ich wzbogacenia od strony sportowej? A szkoda, gdyż już sama ilość zgłoszonych załóg i doborowa stawka zawodników pozwalała przypuszczać, że będzie to wspaniały powietrzny turniej na dużą skalę, że będzie to impreza, w której znajdzie ujście włożony wkład pracy w jej przygotowanie tak ze strony organizatora jak i zawodników.

Przecież wielu z nas leci na zawody po to przede wszystkim, aby latać. Latać w dzień i w nocy. Na to poświęcamy swoje urlopy i wolny czas. Jeżeli zaś na zawodach organizator potrafi połączyć intensywne latanie z dobrymi warunkami odpoczynku, wówczas powodzenie całej imprezy będzie na pewno zapewnione.

Aby uniknąć na przyszłość podobnych nieporozumień, wydaje mi się, że powinien zostać opracowany pewien ramowy regulamin, będący podstawą do przygotowania regulaminu szczegółowego każdych mistrzostw. Regulamin powinien mówić o tym, że:

● W skład konkurencji mistrzostw wchodzą konkurencje obowiązkowe i dodatkowe.

● Do konkurencji obowiązkowych zalicza się: a) konkurencję nawigacyjną dzienną, b) konkurencję nawigacyjną nocną, c) konkurencję pilotażową.

● Punktacje maksymalne poszczególnych konkurencji, tak obowiązkowych jak i dodatkowych, winny być sobie równe.

● W przypadku nie odbycia się którejkolwiek konkurencji obowiązkowej mistrzostwa uważa się za nie rozegrane.

● O ilości i sposobie rozgrywania konkurencji dodatkowych decyduje Komisja Sportowa Mistrzostw.

Myślę, że opracowanie takiego regulaminu jest sprawą pierwszorzędnej wagi dla Komisji Samolotowej APRL.

Na zakończenie chciałbym nadmienić, że bardzo przyjemną stroną mistrzostw były pokazy i hołd złożony w imieniu lotnictwa sportowego Bohaterom Westerplatte. Deszcz kwiatów zrzuconych z kilku dziesiątek defilujących samolotów na Mauzoleum Wersterplatte był najprzyjemniejszym fragmentem mistrzostw i za umożliwienie nam w takiej formie uzewnętrznienia swoich uczuć w rocznicę wybuchu II wojny światowej na pewno wszyscy jesteśmy organizatorowi mistrzostw bardzo wdzięczni.

Ale właśnie z kolei te piękne strony mistrzostw i same mistrzostwa stanowiły niestety taki kontrast, że mimo wszystko muszę stwierdzić: był to tani landszaft w pięknych ramach.



Na zdjęciu z lewej: Zbigniew Wróblewski i Jerzy Sieradzki (Aeroklub Śląski) — zajęli w ostatecznej klasyfikacji VIII SMP 17. miejsce.

Ludwik Merlo i Ryszard Palicki z Bydgoszczy przyjęci zostali na lotnisku kwiatkami od harcerek.



Jerzy Kędzierski — prowadzi

KOMUNIKAT CZSpad 2 (29)

OSTATNIO otrzymaliśmy dalsze zgłoszenia do V Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski". Do tej pory rozegrano 15 konkurencji (II, III, V i VI).

Konkurencja II — dwa skoki dzienne z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania, dnia 24.6.62 — Jerzy Kędzierski (11,2 m i 16,9 m) — 271,9 pkt, Stanisław Stanisławiak (23,3 m i 19,8 m) — 256,9 pkt (obaj z Poznania), dnia 16,7.62 — Leon Nazarewski (5,37 m i 0,70 m) — 293,93 pkt, Józef Stelmaszczyk (7,71 m i 2.60 m) — 289,69 pkt (obaj ze Strzebielina), Edward Ligocki (Wrocław — 8,27 m i 3,75 m) — 287,98 pkt, Wacław Gugniewicz (Słupsk — 3,73 m i 4,20 m) — 292.07 pkt, Adam Bujnowski (Kielce — 9,76 m — 8,75 m) — 281,49 pkt, Andrzej Wróbel (Gdańsk — 11,80 m i 13.40 m) — 274,80 pkt, dnia 3.08.62 — Waldemar Salach (11,70 m i 4,05 m) — 284,25 pkt, dnia 16.09.62 — Lech Jeske (6,90 m i 2,65 m) — 290,45 pkt, Janusz Hędowski (10,60 m i 28 m) — 261,40 pkt — wszyscy trzej z Warszawy.

Konkurencja V — dwa skoki z wysokości 1 500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania, dnia 23.06.62 — Jerzy Kędzierski z Poznania (26,9 m i 6,20 m) — 266,90 m.

Konkurencja VI — dwa skoki z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania, dnia 19.06.62 — Jerzy Kędzierski z Poznania (36,90 m i 12,80 m) — 250,30 pkt.

Na pierwsze miejsce wysunął się zdecydowanie Jerzy Kędzierski z Poznania, który do tej pory rozegrał 4 konkurencje i łącznie uzyskał **1071,30 pkt.** Zgodnie z regulaminem CZSPAD przysługuje mu prawo powtarzania przeprowadzonych do tej pory konkurencji w celu poprawienia wyników, jak również przystąpienia do pozostałych 5 nie rozegranych konkurencji. Życzymy powodzenia.

Jednocześnie przypominamy, że termin zamknięcia V CZSPAD upływa z dniem 1 grudnia br. Czekamy na dalsze zgłoszenia z aeroklubów regionalnych. (m)

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 344

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Srebrne Odznaki Szybowcowe

67 (2127) **Henryka Grochowska** — 5 h 11 min, 1400 m, 60 km (2.6.61)
68 (2128) **Henryk Godlewski** — 5 h 19 min, 2240 m, 54 km (25.4.62)
69 (2129) **Adam Rokowski** — 7 h 05 min, 1870 m, 54 km (26.4.62)
70 (2130) **Jerzy Pawłowski** — 5 h 16 min, 2150 m, 55 km (6.5.62)
71 (2131) **Jan Płoszczyca** — 6 h 20 min, 2050 m, 67 km (31.5.62)
72 (2132) **Bohdan Ławruk** — 6 h 20 min, 1100 m, 83 km (8.6.62)
73 (2133) **Piotr Wiśniewski** — 6 h 15 min, 1500 m, 80 km (9.6.62)
74 (2134) **Jacek Szetelnicki** — 5 h 06 min, 1500 m, 56 km (10.6.62)
75 (2135) **Halina Kotońska** — 6 h 52 min, 1150 m, 60 km (10.6.62)
76 (2136) **Paweł Domańczuk** — 6 h 31 min, 1800 m, 65 km (13.6.62)
77 (2137) **Włodzimierz Berda** — 7 h 03 min, 1250 m, 60 km (13.6.62)
78 (2138) **Barbara Słowik-Ziętek** — 5 h 33 min, 1230 m, 52 km (13.6.62)
79 (2139) **Bogusław Stułkowski** — 6 h 19 min, 1050 m, 55 km (19.6.62)
80 (2140) **Zdzisław Żurowski** — 5 h 15 min, 1330 m, 60 km (20.6.62)
81 (2141) **Cyryl Wojciechowski** — 5 h 57 min, 1350 m, 92 km (22.6.62)
82 (2142) **Teresa Szewczuk** — 5 h 07 min, 1800 m. 58 km (23.6.62)
83 (2143) **Bogusław Sokołowski** — 6 h 27 min, 1250 m, 104 km (25.6.62)
84 (2144) **Ignacy Sawczuk** — 5 h 20 min, 1180 m, 58 km (26.6.62)
85 (2145) **Ryszard Rutkowski** — 5 h 36 min, 1050 m, 65 km (9.7.62)
86 (2146) **Andrzej Ruciński** — 5 h 03 min, 1120 m, 51 km (10.7.62)
87 (2147) **Tadeusz Grabiec** — 6 h 00 min, 1650 m, 51 km (10.7.62)
88 (2148) **Ryszard Skrzypczak** — 5 h 06 min, 1150 m, 128 km (10.7.62)
89 (2149) **Jan Grabiec** — 5 h 49 min, 1650 m, 54 km (17.7.62)
90 (2150) **Henryk Siemiątkowski** — 6 h 41 min, 1470 m, 54 km (17.7.62)
91 (2151) **Marek Spardowski** — 5 h 30 min, 1550 m, 54 km (17.7.62)
92 (2152) **Lech Malinowski** — 5 h 17 min, 1450 m, 54 km (18.7.62)
93 (2153) **Stanisław Lange** — 8 h 10 min, 1700 m, 70 km (20.7.62)
94 (2154) **Włodzimierz Urbaniak** — 7 h 00 min, 2200 m, 70 km (20.7.62)
95 (2155) **Włodzimierz Grabek** — 7 h 55 min, 1200 m, 70 km (20.7.62)
96 (2156) **Krzysztof Włodarkiewicz** — 5 h 27 min, 1970 m, 70 km (25.7.62)
97 (2157) **Wojciech Bielawa** — 5 h 08 min, 1220 m, 105 km (25.7.62)
98 (2158) **Bolesław Dzieciaszek** — 5 h 17 min, 1120 m, 105 km (25.7.62)
99 (2159) **Andrzej Huchro** — 8 h 04 min, 1150 m, 152 km (25.7.62)
100 (2160) **Jan Jankowski** — 6 h 56 min, 1030 m, 180 km (25.7.62)

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL



NASI KORESPONDENCI PISZĄ

ŚWIDNIK

WŚROD wielu wydawanych w kraju gazet tzw. zakładowych jest też dwutygodnik „Głos Świdnika", organ Kom. Zakł. PZPR, Rady Zakładowej i Rady Robotniczej przy Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku. Gazeta jak wiele innych i nawet jej mały jubileusz nie zwróciłby uwagi, gdyby nie fakt, że w swej problematyce publicystycznej uwzględnia ona także lotnictwo. I to uwzględnia dosyć szeroko. Prócz różnych artykułów fachowych, dotyczących przemysłu lotniczego, na łamach „Głosu Świdnika" gości często sport lotniczy. Aeroklub Robotniczy w Świdniku ma nawet swą kolumnę, na której podawane są najciekawsze wyniki uzyskane przez jego pilotów, zdjęcia lotnicze i informacje. Załoga zakładu i mieszkańcy miasta mają możność bliższego zapoznania się z życiem aeroklubu, poznania warunków w jakich pracuje, oceny działalności. Ostatnio rozpoczęto w „Głosie Świdnika" druk cyklu, obejmującego sylwetki pilotów Aeroklubu Robotniczego.



Propagowane w tej gazecie idee sportu lotniczego stają się bliższe ludziom, którym nie zawsze wystarcza tylko obejrzenie raz w roku pokazów z okazji Święta Lotnictwa. Wydaje się, że ta forma popularyzacji zagadnień naszego życia lotniczego wśród społeczeństwa jest godna uwagi.

Kolegium Redakcyjnemu „Głosu Świdnika" trzeba podziękować w dniu jutrzejszego setnego numeru za propagandę sportu lotniczego i życzyć dalszej owocnej pracy oraz nowych osiągnięć. (c-t)

JEŻÓW

KIEROWNICTWO Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Jeżowie dziękuje całemu personelowi Aeroklubu Białostockiego oraz zawiadowcom lotniska Krywlany za koleżeńską i serdeczną pomoc w ściąganiu naszych szybowców z rejonu Białegostoku oraz za gościnne przyjęcie naszych pilotów w Aeroklubie Białostockim.

★

Instruktorzy Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Jeżowie zainicjowali nowe formy szkolenia pilotów LPW. Dotychczas wiele czasu pochłaniały przeloty szybowcowe do srebrnej odznaki. W zasadzie przelot rzędu 50 km wyłączał w danym dniu szybowiec z lotów. Przelot trwał bowiem około 2 godzin, a następnie trzeba było transportować szybowiec na holu za samolotem lub wózkiem transportowym. Wymagało to dużego zaangażowania sił i środków.

Po udanym eksperymencie prowadzenia przez instruktorów szybowców z pilotami LPW na trójkącie 100 km, pewnego dnia wyznaczono dla pilotów LPW przelot docelowo-powrotny Jeżów — Świdnica — Jeżów, długości 103 km. Po sprawnym wyholowaniu szybowców — nad Jeżowem tłok. Szybowce czekają nad lotniskiem na „Jaskółkę" pilotowaną przez Adama Witka, który będzie dziś przewodnikiem. Biała „Jaskółka" szybko wykręca się do podstawy chmur, kiwa skrzydłami na boki i odchodzi na przelot, za nią, niczym sznur gęsi, 11 szybowców. Wysokość rzędu 1 700 m pozwala na bezpieczny długi przeskok. Kapitalnie wyglądał ten zespół na trasie: 11 szybowców krążących w kominie i biała „Jaskółka", która niczym owczarek zaganiający trzodę pokazywała słabszym pilotom wznoszenia.

Od Świebodzic długi, bo kosztujący 1 000 m wysokości przeskok do Świdnicy, prawidłowe zameldowanie, ponowne odzyskanie wysokości i droga powrotna. W okolicach Bolkowa mały kryzys, zręcznie rozwiązany przez instr. Witka przez cofnięcie całego zespołu poza Bolków i „przystanek" pod podstawą chmur w oczekiwaniu na poprawę warunków atmosferycznych. Wreszcie długi przeskok i 12 szybowców bez kłopotów jest w domu.

STEFAN ROŻYCKI

BIAŁYSTOK

-OSOBOWA grupa na obozie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia tworzyła zwarty kolektyw. Znali się wszyscy doskonale, gdyż razem w ubiegłym roku rozpoczęli pierwsze loty w aeroklubie. Większość z nich zamieszkuje stale poza Białymstokiem, nic też dziwnego, że po feriach letnich trzeba było wyjechać do swych stron rodzinnych. Spotkali się znowu. Po rocznej przerwie niektórzy z nich musieli zaczynać prawie od nowa.

Po dziesięciodniowym pobycie na obozie wszyscy już na „Srokach", a niektórzy na „Muchach" latali samodzielnie za samolotem. Przygotowywali się do lotów termicznych. Pierwszy utrzymał się w powietrzu ponad godzinę Andrzej Sieradzki. Po wylądowaniu oglądali go koledzy ze wszystkich stron, wypytując ciekawie o wrażenia spod chmur.

Po nim pięciu pilotów uzyskało od razu po dwa warunki (5 godzin i przewyższenie) do srebrnej odznaki szybowcowej. Antoni Żegunia, Anatol Dec, Zbigniew Gutkowski, Andrzej Sieradzki, Klaudiusz Żebrowski. Najdłużej utrzymał się Klaudiusz Żebrowski — 7 godz. 27 min.

Dalsze dni wspaniałej pogody wykorzystali inni piloci. W sumie 11 pilotów wykonało loty ponad 5 godzin oraz przewyższenie powyżej 1 000 m, zdobywając tym samym po dwa warunki do srebrnej odznaki szybowcowej. Na uwagę zasługują loty Józefa Skarżyńskiego i Zygmunta Zawadzkiego, uczniów Technikum Mechanicznego w Białymstoku. Skarżyński na szybowcu „Mucha" utrzymał się w powietrzu 9 godz, zaś jego kolega na szybowcu typu „Sroka" — 8 godz, 37 min.

W sumie Aeroklub Białostocki zrobił dużo więcej niż było zaplanowane. Średnio każdy z uczestników LPW wylatał około 35 godzin.

TADEUSZ KORZONEK

Uczestnicy obozu LPW w Białymstoku. Stoją od lewej: Klaudiusz Żebrowski, Anatol Dec, Mirosław Gutkowski, Andrzej Sieradzki, Antoni Żegunia. Wszyscy zdobyli w lipcu br. po dwa warunki do srebrnej odznaki.



«PRUSZ» LOTNIK ARTYSTA REKTOR

Poniższe opowiadanie jest fragmentem z życia Tadeusza Pruszkowskiego (1888—1942), wybitnego artysty malarza i rektora Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie. Pruszkowski był w okresie międzywojennym jednym z najczynniejszych w Polsce propagatorów lotnictwa sportowego. Latał jako pilot szybowcowy i samolotowy, zajmująco pisał o lotnictwie, był ofiarnym organizatorem — sprawując między innymi funkcje prezesa Aeroklubu Warszawskiego. Pod jego to wpływem maszyny przystrajały się w godła i dowcipne napisy. W sposób ciekawy prowadził „spikerkę" podczas licznych zawodów i meetingów. Mówił żywo, z ogromnym humorem, zawsze interesująco i ze znajomością rzeczy.

Prusz był pionierem, żywym przykładem idei, że samolot jest nie tylko dla wybranych, a dla użytku każdego człowieka.. Nie tylko dla zapalonych młodzieńczych głów, ale i dla „starszego pana", jak czasami mówił o sobie.

Zginął rozstrzelany przez Niemców.

TADEUSZ Pruszkowski miał wygląd oryginalny. Był wysokiego wzrostu, bardzo gruby, ubrany zawsze po sportowemu, przeważnie w mundurze cywilnego lotnika, w wysokich, sznurowanych butach, które uwydatniały jego imponujące, wspaniałe łydy. Posiadał, jak na malarza i profesora akademii dość dziwny, aczkolwiek bardzo w tych latach modny pojazd — własny samolot sportowy. Podniebne loty i wyczyny Pruszkowskiego imponowały i budziły ogólną zazdrość. Czasami jego asystenci i asystenci dostępowali zaszczytu i byli zabierani na te przeloty.

Kiedyś zdarzyła się Pruszkowskiemu zabawna lotnicza przygoda. Pewnego razu bujał samotnie pod obłokami na swojej maszynie, coś mu się zepsuło, miał kraksę i przekoziołkował się razem ze swym „samolocikiem" po ziemi. Gdy wylazł z na pół rozbitej maszyny, rozejrzał się po nieznanej okolicy i szczęśliwy, że nic mu się specjalnie nie stało, zapytał chłopów, którzy nadbiegli z pola na miejsce wypadku — gdzie się znajduje. Chłopi odpowiedzieli, że w raju. Pruszkowski wiedząc, że bądź co bądź wylazł przed chwilą spod szczątków rozbitego samolotu, że malownicza okolica jest mu nie znana, a poinformowano go z całą powagą, że znajduje się w raju — zaniepokoił się. Zapytał, do kogo należy ten majątek. Usłyszał odpowiedź jeszcze bardziej niepokojącą: „Raj" ten należał, jak odpowiedzieli zapytani, do pana Pruszkowskiego. Nasz bohater załamał się psychicznie: zrozumiał, że jest już na tamtym świecie i tak oto wygląda jego życie pozagrobowe. Pozwolił się aniołom w postaci kmiotków zaprowadzić do dworu. Tu wszystko okazało się prawdą, majątek rzeczywiście nazywał się „Raj", a jego właściciel Pruszkowski, w dodatku Tadeusz, a zdumiewający był tylko zbieg okoliczności. Pruszkowski został serdecznie przyjęty przez swego imiennika i powoli odzyskał wiarę, że jednak żyje i jest na ziemi.

Pruszkowski imponował studentom, a że traktował ich serdecznie i po ojcowsku, był uwielbiany i podziwiany".

Taki oto wyjątek z książki „Antoni Uniechowski o sobie i innych" usłyszałem przed kilku tygodniami w audycji radiowej. Przypomniał mi się dawny, niezapomniany „Prusz". „Grubasem" przez bardziej spoufalonych zwany.

Postać jedyna w swoim rodzaju. I to nie dlatego, że najczęściej wspominamy dawne czasy z łezką wzruszenia, która ubarwia rzeczywistość. Zważmy bowiem, że „Prusz" w swoim niezbyt długim życiu (zginął rozstrzelany przez hitlerowców): „Malował, bo bez tego żyć nie umiał, lecz nie umiałby żyć bez swych innych zamiłowań i pasji. Był czas, gdy zapamiętale uprawiał sporty, kolarstwo, wioślarstwo, należał do koła lekkoatletów, ćwiczył się w boksie i walkach francuskich. Był okres, gdy śpiewał, gdy grał. Pisywał felietony pełne życia i nieprzeciętne krytyki, był automobilistą i śmiałym lotnikiem sportowym.

Pamiętam, gdy na otwarcie wystawy sztuki BIENNALE siadł do samolotu sportowego i przez Alpy skoczył do Wenecji. Jego udział w propagandzie lotnictwa sportowego jest od-dzielną historią życia tego niezwykłego człowieka. Prusz był żywym przykładem idei, że samolot jest nie tylko dla wybranych, a dla użytku każdego człowieka [1]."

Ten filozof radości życia wprowadził na nasze lotniska rzecz dotychczas prawie tam nie znaną — humor. Uśmiechnięty pan rektor w kabinie samolotu stał się obowiązującym przykładem dla znacznie młodszych. A taka postawa była w tych zamierzchłych czasach czymś raczej nowym. Plątały się jeszcze wokół latania resztki niektórych ponurych akcesorii z pionierskich czasów — przesądy, uprzedzenia, zabobony. Trzeba było na przykład obowiązkowo latać z pończochą pod kominiarką, za żadne skarby świata nie wolno się było fotografować przed startem itp. Oczywiście wszystkie te bzdury nie wpływały zachęcająco na młodych adeptów lotnictwa. Prusz nie uznawał żadnych tradycyjnych dziwactw z serii zastraszania i wchodził do kabiny „awionetki" z taką samą pogodną miną, z jaką przed chwilą malował w swoim ukochanym Kazimierzu.

Początkowo „Grubas" miał więcej odwagi i pewności siebie niż umiejętności lotniczych. Jak to zanotowano w wymienionej uprzednio książce: „Plaża kazimierzowska nie zawsze nadawała się do lądowania, o czym wszyscy przekonaliśmy się naocznie. Samolocik SP-TUR stanął dęba, a Prusz zęba wybił i parę dni chodził z zapuchniętą twarzą". Tę pierwszą z kraks Pruszkowskiego (miejscowości, gdzie się one zdarzały, były wymalowane na kadłubie samolotu... do góry nogami) pamiętam do dziś doskonale.

Pruszkowski lubił dęblińską szkołę lotniczą i często tam zaglądał w czasie lata z sąsiedniego Kazimierza. Trochę w Dęblinie malował, a głównie dokształcał się w lataniu. Toteż wcale nie zdziwiliśmy się, gdy pewnego lipcowego poranka z kabiny maszyny, która przyleciała z Warszawy, wychyliła się pucołowata twarz Prusza. Świeżo upieczony lotnik zjadł z nami obiad i następnie oznajmił, że na dobrą kawę uda się drogą powietrzną do Kazimierza. Lądować będzie na plaży na środku Wisły.

Komu innemu na pewno wytłumaczono by, że jak się ma zaledwie kilka lądowań na nowym — jakby nie było — typie samolotu, to lepiej takich prób nie podejmować. Ale cóż — Pruszkowskiemu po prostu jakoś nie wypadało wyjaśniać spraw tak oczywistych dla każdego. Mało tego. Do zajęcia miejsca w przedniej kabinie „Grubas" zaprosił swego przyjaciela por. pil. Janusza Kurnatowskiego. Lekkomyślność tego smukłego wówczas młodzieńca była zaiste zdumiewająca — nie zabrał ze sobą drążka sterowego, którym mógłby korygować ruchy niedoświadczonego „Prusza". Po chwili maleńki „mól" (Moth) oderwał się od lotniska i wesoło, tuż nad falami szarej Wisełki, ponawigował do Kazimierza.

Na nieszczęście dla lotników dość silny wiatr zmuszał do lądowania z najbardziej niekorzystnego kierunku — od miasteczka, a ściślej mówiąc od baszty zamkowej. Bardzo jeszcze „zielony" pilot zaczął planować już gdzieś od stacji kolejowej Puławy. Nic więc dziwnego, że „Moth" przeleciał wysoko nad plażą, gdzie pani Zuzia — żona malarza — zapraszającym gestem wskazywała na obrus zastawiony talerzykami i filiżankami. Drugie podejście skończyłoby się wodowaniem na głównym nurcie Wisły, gdzieś pod Janowcem, więc Kurnatowski poradził dodać gazu. Trzecia i ostatnia próba wypadła już znacznie lepiej, nie na tyle jednak, aby gładko posadzić samolocik na sypkim piaseczku, w którym beznadziejnie grzęzły wąskie kółeczka.

---

[1]) „Straty Kultury Polskiej" 1946 r.



„Widziałem różne kraksy — opowiadał potem Kurnatowski — lecz na pewno po raz pierwszy taką jakąś pogodną, po malarsku, barwną. Plaża w pełnym słońcu lipca, pełno uczennic i uczniów Prusza, wokół najcudowniejszy chyba krajobraz środkowej Polski, a Tadeusz najspokojniej (choć naprawa kosztować będzie drogo, bardzo drogo) wyłazi z rozbitej maszyny ze słowami: „A widzisz, Zuziu, zdążyłem na kawę”.

Już w kilka kwadransów później nad Kazimierzem pojawiła się trójka samolotów z Dęblina. Chcieliśmy okazać w ten lotniczy sposób naszą sympatię i współczucie dla ogólnie lubianego malarza, a przy okazji obejrzeć jak wyglądał samolocik po niefortunnym lądowaniu. Po niskim przeleceniu nad czarną od ludzi plażą, klucz wziął kurs na lotnisko. Nagle prawy boczny samolot z doskonałym pilotem sierż. Hoffmanem przy sterach gwałtownie zaczął nabierać wysokości.

„Ten dopiero pokaże co można na Bristol-Fighter” — przemknęło mi przez myśl. Słynne w czasie pierwszej wojny światowej angielskie „Brisfity” kończyły swój bojowy żywot wożąc podchorążych na strzelanie do celów ziemnych tuż za prozaiczny Wieprz. „Bristol” był dość rzadko spotykanym typem dwumiejscowego myśliwca i piloci oraz obserwatorzy z Dęblina mogli na nim do woli zażyć rozkoszy akrobacji bez łamania obowiązujących przepisów.

Hoffman na tysiącu metrów wytracił prędkość, wszedł w korkociąg, wyprowadził wprost nad plażą i z ciasnego zakrętu nad dachami miasteczka idealnie podszedł do lądowania. Gdy kółka „Bristola” nieledwie dotykały piasku, silnik zagrał na pełnych obrotach i po chwili Hoffman dołączył do klucza.

Bezpośrednio po lądowaniu zabrał nas na króką odprawę dowódca. Był to świetny pilot i lubił ostre latanie. W tym jednak przypadku po prostu zmuszony był — jak się to mówi — „wkroczyć urzędowo”.

— Nu, Hoffman — zaczął po kresowemu — co to za sztuczki tam były? Chce sobie Hoffman pokręcić, to proszę bardzo — dookoła pełno krajobrazu, ale nie, on chce się nad tłumami, w miasteczku popisać... Meldunek może przyjść, nu i co wtedy? Jednym słowem niesubordynacja...

Hoffman widząc, że sprawa może skończyć się aresztem, usiłował obrócić wszystko w żart.

— Panie kapitanie, toż ja tylko chciałem temu niebodze — rektorowi pokazć krótkie, polowe lądowanie...

— Akrobacja sierżanta Hoffmana — tu zabrał głos niezrównany gawędziarz por. pil. Lotariusz Arct (poza nazwiskiem nie miał nic wspólnego ze znanym pisarzem lotniczym Bohdanem) — przypomniała mi pewien wypadek sprzed dwu lat. Otóż pojechałem wówczas do Torunia na pogrzeb mego przyjaciela Jurka F. Biedaczyna nie mógł się nauczyć beczek w prawo. Poleciał więc samotnie pewnego poranka ćwiczyć nad Wisełką. Jedna beczka zupełnie mu już nie wyszła i w rezultacie zebraliśmy się na cmentarzu. Właśnie stoimy na miejscu tak zwanego wiecznego spoczynku — dowódca eskadry z jedną narzeczoną Jurka, ja podtrzymuję drugą, ksiądz kończy mowę patetycznym „Latał jak ptak, zginął jak ryba”, gdy nad głowami pojawiła się trójka Spadów. Normalne, praktykowane wówczas, pożegnanie kolegi. Za chwilę zniknęli z pola widzenia, ale nie wszyscy. Został — jak się po tym okazało — najmłodszy z pilotów, kapral świeżo po szkole. Rozpoczął on solowe popisy nad drzewami cmentarza. I wyobraźcie sobie złe wychowanie tego młodego człowieka — ciągnął Arct — wykręcił dwie czy trzy beczki, a po tym już zupełnie niziutko powolną, sterowaną beczułkę i to właśnie w prawo. Zupełnie jakby mówił do nieboszczyka: „Panie poruczniku. Tak się kręci beczki”.

— Czy to się do mnie odnosi — zapytał czerwony jak burak Hoffman.

— Do pewnego stopnia tak. Toteż na miejscu dowódcy nie ukarałbym pana za latanie, bo — co tu dużo gadać — pięknie to było robione. Dałbym panu za to ostrą „wcierę” za brak szacunku dla starszego. Czy pan sobie nie zdaje sprawy, że z rektora akademii na oczach tłumów zrobiono „balona”, pokazując jak się powinno lądować — ciągnął Lotariusz z jemu tylko właściwym uśmiechem.

Z uśmiechu tego nigdy nie można się było zorientować ile było w tym co mówił prawdy, a ile kpiny.

— Na dziś dość latania, jak mówił nieodżałowany chorąży Orzeszko — zakończył dyskurs nasz dowódca.

— Zapraszam cały klucz, a raczej wytrych na szklankę wina. Wypijemy za zdrowie „Prusza” i jego szczęśliwe ocalenie.

JANUSZ KĘDZIERSKI

Wspomnienia napisane specjalnie dla „Skrzydlatej Polski”



HISTORIA, którą chcę opowiedzieć zdarzyła się w styczniu 1945 roku na północny zachód od Warszawy, w miejscu, gdzie Wisła, połączywszy się z innymi rzekami, przyspiesza swój bieg ku brzegom chłodnego Bałtyku. Dęblińska Szturmowa Dywizja Lotnicza, którą dowodziłem, osłaniała czołgi, brała udział w rozgromieniu połączenia warszawskiego zgrupowania armii niemieckiej. Wydawszy rozkaz pułkom stojącym na północ od Garwolina, zacząłem wraz z lotnikami przygotowywać się do lotu na szturmowanie wroga. Już dawno chciałem zobaczyć młodych lotników w walce, a jednocześnie zaobserwować działanie osłaniających nas myśliwców przy spotkaniach z „Focke-Wulfami”, sprawdzić siłę ognia artylerii przeciwlotniczej w miejscach skupienia wroga, odgadnąć zamierzenia przeciwnika. Z wioski Kąty do lotniska było kilka kroków. Na skraju lasu, gdzie stały zamaskowane gałęziami samoloty, zobaczyłem dwóch młodych lotników-lejtnantów — Andrzeja Koniachina i Wiktora Chuchlina. Lejtnant Koniachin był to rosły młodzian, z ciemną czupryną, barczysty, a lejtnant Chuchlin niewielkiego wzrostu, chudy, z krótko ostrzyżonymi jasnymi włosami, przypominał wróbelka nastroszonego po deszczu. Andrzej — zawsze wesoły, gwałtowny, natarczywy; Wiktor — marzycielski, skromny, nieśmiały.

Mówiono o nich, że godziny nie mogą bez siebie wyżyć. Spali obok siebie, na gimnastyce też stali obok siebie. Razem siedzieli w stołówce. Latali także w parze. Koniachin — prowadzący, Chuchlin — prowadzony.

DWAJ PRZYJACIELE

Ze stanowiska dowodzenia pułku wzbiła się w niebo rakieta. „Lotnicy mogą spóźnić się na zbiórkę” — zdążyłem pomyśleć, a już Chuchlin i za nim Koniachin pędzili na zbiórkę.

Przy wejściu do ziemianki dowódca eskadry dawał ostatnie wskazówki. Przykucnąwszy, kreślił coś patykiem na śniegu. Wszyscy lotnicy śledzili ruchy jego ręki. Skończywszy, kapitan zapytał:

— Czy są pytania?

Wszyscy milczeli.

— Nie ma pytań? — zapytał dowódca i po chwili rzekł:

— Wobec tego ja mam pytanie do lejtnantów Koniachina i Chuchlina. Który z was wczoraj strącił „Focke-Wulfa”? Jak długo będziecie zawracać mi głowę? Sztab pułku żąda meldunku, a co ja mogę odpowiedzieć?

Lotnicy powstrzymując śmiech, w milczeniu patrzyli na Chuchlina i Koniachina.

— Chłopcy — z błaganiem wyrzekł dowódca — jednego z was oczekuje nagroda, nie można dłużej przeciągać... przyznajcie się — kto strącił samolot?

— Pozwólcie zameldować.

Chuchlin jak uczeń podniósł rękę do góry. — To on strącił i pokazał ręką Koniachina. — Ja nie miałem z tym nic wspólnego.

— Słowo daję, że Chuchlin kłamie — pospieszył Koniachin. — Sam widziałem jak Chuchlin strącił tego podleca. „Focke-Wulf już się zapalił, a Wiktor wciąż strzelał i strzelał do niego z działek... Niech więc teraz nie zwala na mnie. Czego nie było, tego nie mogło być — zakończył Koniachin.

— Zapiszcie strącony samolot na obu, tak jak w walce grupowej — poradziłem. Po minach przyjaciół zorientowałem się, że są zadowoleni z takiego obrotu sprawy.

Dowódca spojrzał na zegarek.

— Na nas czas, towarzyszu pułkowniku.

Skinąłem głową i kapitan wydał rozkaz. Po upływie pół godziny eskadra była w powietrzu.

Ujrzeliśmy charakterystyczny zakręt Wisły, ukazały się czarne plamy lasów. W końcu nadlecieliśmy nad przeprawę.

— Rozluźnić szyk! — komenderuje dowódca.

Eskadra w rozwiniętym szyku podchodzi do przeprawy. Dookoła wojska nieprzyjaciela. Biją z dział. Myśliwce osłaniające krążą teraz nad nami.

— Manewr, Orlęta, manewr — podaje komendę dowódca i z wściekłością kieruje się na przeprawę.

Pierwsze podejście nie przyniosło rezultatów. W czasie drugiego podejścia zobaczyłem jak bomba zrzucona przez Chuchlina odłamała kawał pontonu i zburzyła przeprawę. Ale tuż nad jego samolotem skrzyżował się ogień artylerii. Wziąwszy na cel samolot niemieccy artylerzyści już go nie wypuścili. Chuchlin próbował manewrować, ale jego silnik połknąwszy solidną porcję śmiercionośnego metalu, zachłysnął się i maszyna nie wysuwając podwozia skierowała się do lądowania.

Oto leci nisko nad ziemią, ciągnąc za sobą chmurę śnieżnego pyłu i ślizgając się po zamarzniętej powierzchni, kilka razy przechyliła się ze skrzydła na skrzydło i zamarła w miejscu. Było jasne, że Chuchlin dokonał przymusowego lądowania.

Zobaczywszy towarzysza w nieszczęściu, Koniachin pospiesznie zrzucił ostatnią bombę, opuścił szyk i poleciał w stronę samolotu Chuchlina. Aby zwrócić uwagę prowadzącego, Andrzej energicznie przechylił maszynę ze skrzydła na skrzydło i stromo zaczął opadać.

Jeszcze raz spojrzałem na ziemię i serce mi się ścisnęło: do samolotu Chuchlina ze wszystkich stron biegli Niemcy. Koniachin wykonał krąg nad placykiem i zobaczył, że Niemcy okrążają samolot Chuchlina. Dwa działka i dwa karabiny maszynowe dały serię do Niemców.

Koniachin podszedł do lądowania. „Ił” dotknął śnieżnego pola, podskoczył na jakimś wyboju i potoczył się dalej. Lotnik wysunął się z kabiny i zobaczywszy przed sobą transzeję, energicznie nacisnął hamulec. Samolot zakręcił się na „jednej nodze”.

Faszyści, licząc na podwójną zdobycz, rzucili się w stronę samolotów.

Andrzej zwróciwszy samolot w stronę biegnących nacisnął wszystkie spusty. Faszyści zawrócili. Koniachin podciągnął swój samolot do samolotu Chuchlina.

W tym czasie z pomocą przyszła im grupa samolotów, które uformowały się w półkole i usiłowały pomagać towarzyszom w nieszczęściu.

W czasie, gdy Chuchlin i strzelec wyskoczywszy z samolotu podpalali go, grupa szturmowa odleciała — kończyło się paliwo.

Niemcy rzucili się znów do ataku. Ratując się przed ich ogniem, Chuchlin i strzelec wskoczyli do samolotu Koniachina. Sadowili się we trzech w tylnej kabinie, kiedy lejtnant poderwał maszynę i dał pełny gaz. Samolot szybko potoczył się ku wysokiej ścianie lasu. Odległość od skraju lasu błyskawicznie się zmniejszała. „Czy starczy?” — pomyślał z przerażeniem Koniachin i zwiększył obroty. Ręka mimo woli dotknęła dźwigni podwozia, samolot „skurczył nogi” i zawisł w powietrzu...

Lewe skrzydło omal nie dotknęło przyprószonego śniegiem wierzchołka kędzierzawej jodły. Strumień powietrza zdmuchnął z niej srebrzysty szron i samolot zaczął nabierać wysokości.

Andrzej odetchnął z ulgą i wytarł pot z czoła.

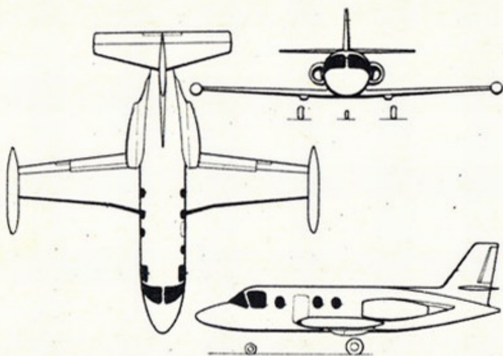
— „Ale czy starczy paliwa?” — pomyślał, obawiając się przymusowego lądowania.

I wreszcie własne lotnisko. Jak tylko maszyna wylądowała — śmigło zatrzymało się: skończyło się paliwo. Chuchlin wysiadł z samolotu, podszedł do siedzącego w kabinie Andrzeja i objął go. Przyjaciele popatrzyli na siebie w milczeniu.

Od tamtej chwili minęło siedemnaście lat. Czytelnicy mogliby zapytać: jak potoczyły się dalsze losy tych dwu lotników? Andrzej Koniachin i Wiktor Chuchlin w dalszym ciągu znajdują się w szeregach Armii Radzieckiej. Mają dorosłe dzieci, a ojcowie rodzin jak w młodości są wielkimi przyjaciółmi.

WIACZESŁAW TIMOFIEJEW
Pułkownik Gwardii w stanie spoczynku, były dowódca Dęblińskiej Szturmowej Dywizji Lotniczej

SAMOLOT WIELOZADANIOWY PIAGGIO-DOUGLAS PD-808 ● WŁOCHY – USA



POWIADAMIALIŚMY już o pojawieniu się nowej klasy samolotów dyspozycyjnych — dwusilnikowych odrzutowców dla 6—10 pasażerów, budowanych (na razie wyłącznie!) w układzie „mikrocaravelle". Już obecnie w opracowaniu znajduje się co najmniej 6 projektów tej klasy. Jednym z nich jest wspólny projekt amerykańsko-włoski PD-808 projektowany w firmie Douglasa w USA, a wykonywany w wytwórni Piaggio we Włoszech. Samolot ma latać w końcu br., dostawy seryjne w 1963 r., cena — 500 000 dol.

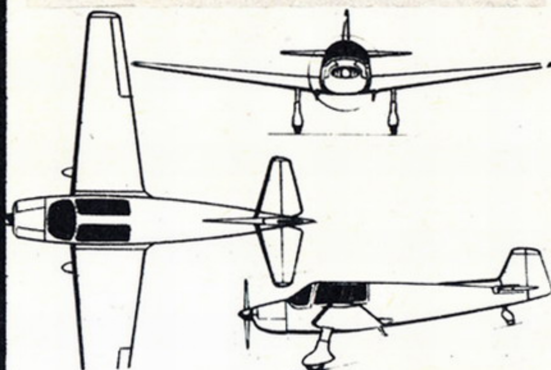
PD-808 jest dwusilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem całkowicie metalowym przeznaczonym do przewozu pasażerów (10 osób) lub jako dyspozycyjny (6 osób w komfortowej kabinie). Przewidziano również inne wersje jak np. transportową, sanitarną, treningową, a nawet wojskową.

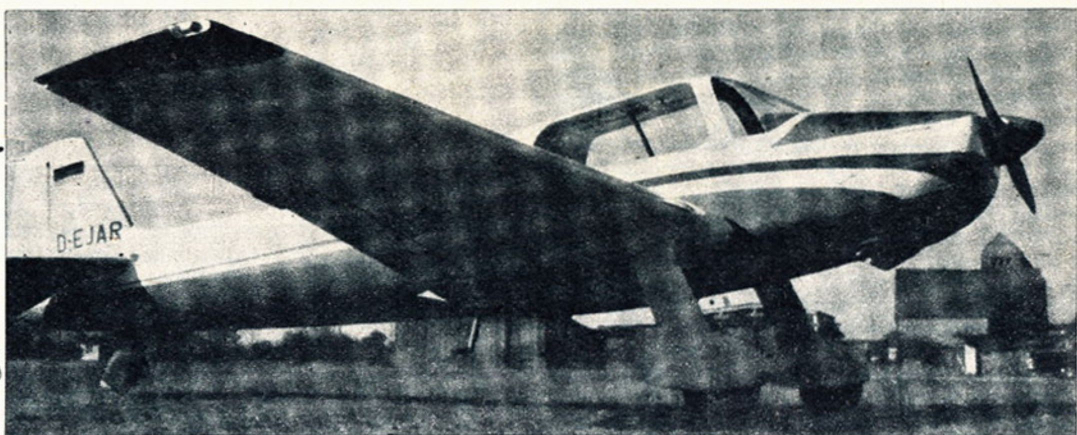
Płat konstrukcji skorupowej wyposażony jest w szczelinowe klapy wychylane o 40° i lotki. Kadłub mieści w przodzie kabinę załogi, a dalej ciśnieniową kabinę pasażerską o bardzo dużych oknach. Wymiary kabiny 3,75×1,44×1,63 m. Przewidziano bar i toaletę. Podwozie wciągane w skrzydła i kadłub. Dwa silniki turboodrzutowe zabudowane są na zewnątrz kadłuba. Przewidziano dwa typy silników: amerykańskie — General Electric CJ 610-1 o ciągu 1 290 kG lub angielskie — Bristol Siddeley „Viper-20" o ciągu 1 320 kG. Silniki wyposażone są w układy rozruchowe umożliwiające zapuszczanie ich ze źródeł pokładowych. Łączna pojemność zbiorników wraz z wrzecionowatymi zbiornikami zewnętrznymi na końcach skrzydeł — 3 160 l. (JŚ)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 12,40 m, długość — 12,04 m, wysokość — 4,48 m, pow. nośna — 20,90 m^2.
Ciężary: Ciężar własny — 3 402 kG, ładunek użyteczny — 907 kG, ciężar całkowity (startowy) — 6804 kG, obciążenie pow. — 326 kG/m^2, obciążenie ciągu — 2,6 kG/kG.
Osiągi (z silnikami CJ-610-1): Prędkość przelotowa — 837 km/h, prędkość startu — 228 km/h, prędkość lądowania — 192 km/h, prędkość przeciągnięcia — 146 km/h, prędkość wznoszenia: z 2 silnikami — 37,8 m/sek, z 1 silnikiem — 12,06 m/sek; pułap z 2 silnikami — 14 234 m; z 1 silnikiem — 2 808 m; czas trwania lotu — 4 h; start na przeszkodę 15 m — 840 m; lądowanie znad przeszkody 15 m — 700 m.

SAMOLOT SPORTOWO-TURYSTYCZNY BOLKOW F-207 ● NRF





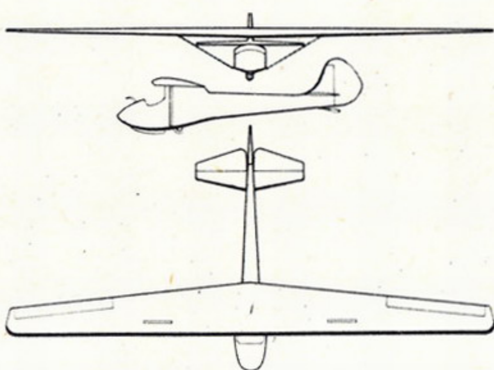
BOLKOW — młoda wytwórnia lotnicza NRF zajmuje się m. in. rozwojem dawnych konstrukcji Klemma. Ostatnim z tej rodziny jest 4-miejscowy samolot Bölkow F-207 stanowiący rozwinięcie 3-miejscowego samolotu Klemm-107C. Prototyp nowego samolotu wystawiony został w 1961 r na XXII Salonie Lotniczym w Paryżu.

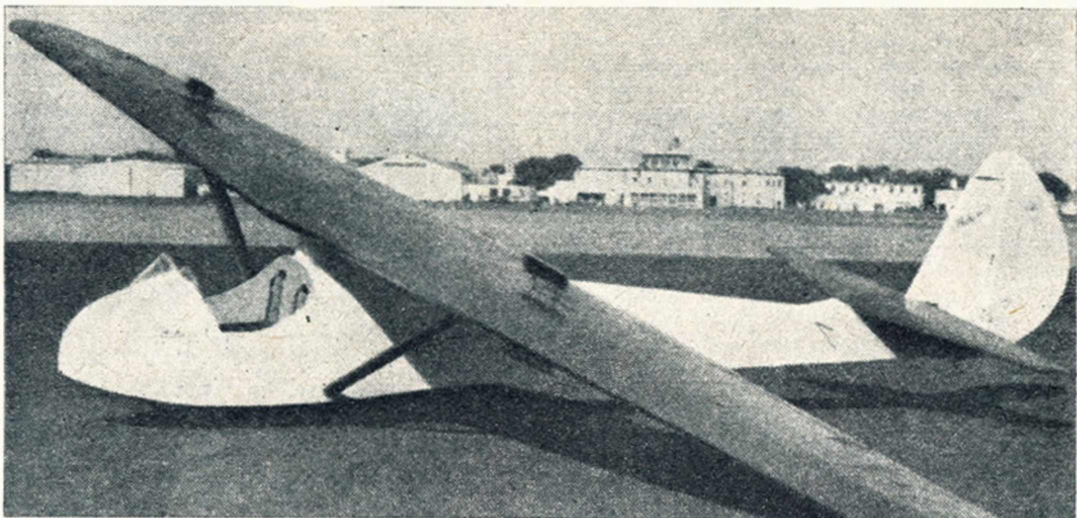
F-207 obliczony został jako dość mocny, toteż w wersji 2-miejscowej spełnia on warunki samolotu szkolnego, a z załogą 1-osobową dopuszczony jest do pełnej akrobacji. Samoloty F-207 przeznaczne są głównie na eksport. Cena samolotu wynosi ok. 11 000 dol. Bölkow F-207 jest jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji drewnianej. Płat niedzielony, łatwo odejmowany od kadłuba. Oprócz lotek płat wyposażony jest w klapy-krokodyle. Kadłub konstrukcji skorupowej mieści nad płatem wygodną, 4-miejscową kabinę. Bogata tapicerka tłumi hałas silnika. Dwa przednie miejsca wyposażone są w sterownice. Boczne osłony kabiny, zapewniające dobrą widoczność otwierają się przez podniesienie do góry i stwarzają wygodny dostęp. Usterzenie drewniane. Podwozie o układzie klasycznym, stałe. Golenie główne, wolnonośne z amortyzatorami olejowo-powietrznymi konstrukcji Dorniera, osłonięte są owiewkami z laminatu. Koła niskiego ciśnienia 430×145 mm wyposażone w hamulce hydrauliczne, sterowane nożnie. Silnik płaski Lycoming o mocy 180 KM, z rozrusznikiem elektrycznym. Śmigło przestawialne. Dwa zbiorniki (po 100 l) paliwa mieszczą się w nasadach skrzydeł. Przewidziano również doczepne kroplowe zbiorniki na końcach płata. (JŚ)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: rozpiętość — 10,81 m, długość — 8,30 m, wysokość — 2,25 m, pow. nośna — 15,40 m^2.
Ciężary: ciężar własny — 715 kG, ciężar całkowity — 1 200 kG, obciążenie pow. — 78 kG/m^2, obciążenie mocy — 6,7 kG/KM.
Osiągi: Prędkość max. — 235 km/h, prędkość przelotowa — 225 km/h, prędkość lądowania — 85 km/h, prędkość wznoszenia — 3,6 m/sek, pułap praktyczny — 4 350 m, zasięg — 1 250 km, rozbieg — 315 m, dobieg — 280 m.

SZYBOWIEC SZKOLNO-TRENINGOWY „ROHINI-1" ● INDIA





JAK wiadomo, szybownicy indyjscy rozporządzają 2-miejscowym szybowcem treningowym „Ashvini" skonstruowanym w Indii przez inż. S. Ramamrithama. W 1961 r. został oblatany nowy protyp szybowca treningowego „Rohini-1", tegoż konstruktora. „Rohini-1" zbudowany jest z wielu części i elementów szybowca „Ashvini". O ile jednak poprzedni szybowiec miał miejsca w układzie tandem, to w nowym szybowcu usytuowano instruktora i ucznia obok siebie. W budowie obu szybowców znalazły zastosowanie gatunki drewna rosnące tylko w Indiach.

„Rohini-1" jest zastrzałowym górnopłatem konstrucji drewnianej. Płat o obrysie trapezowym, dwuczęściowy. Profil u nasady NACA 4418 (18%) przechodzi ku końcom w NACA 4412 (12%). Skręcenie geometryczne 2,5°. Konstrukcja dwudźwigarowa; do drugiego dźwigara pokrycie ze sklejki, lotki zwykłe nie wyważone. Hamulce aerodynamiczne płytowe wysuwane w górę i w dół ze skrzydeł. Zastrzały pojedyncze. Kadłub ma z przodu konstrukcję półskorupową ze sklejki, a z tyłu kratownicę krytą płótnem. Otwarta kabina z dwoma miejscami pilotów mieści się przed płatem. Profile usterzeń NACA 0009. Ster wysokości nie wyważony. Ster kierunku odciążony aerodynamicznie, rogowo.

Podwozie składa się z jednego stałego, nie amortyzowanego koła, przedniej płozy amortyzowanej gumą i tylnej płozy w postaci półresoru. (JŚ)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 16,56 m, długość — 7,18 m, pow. nośna — 20,76 m^2, wydłużenie — 13,2.
Ciężary: Ciężar własny — 277 kG, ciężar całkowity — 494 kG, obciążenie pow. — 23,76 kG/m^2.
Osiągi: Doskonałość (max) — 21, opadanie min. — 0,85 m/sek przy prędkości — 61 km/h, prędkość przeciągnięcia — 48 km/h, prędkość dopuszczalna — 18[illegible] km/h, prędkość holowania — 112 km/h, prędkość wyciągania — 96 km/h.



„CHCĘ BYĆ TECHNIKIEM LOTNICZYM"

Andrzej Bażan — Bieżanów, woj. krakowskie, Zbigniew Kwolik — Umiejowice, woj. wrocławskie, Michał Lichtensztejn — Warszawa, Józef Komandora — Andrychów, woj. krakowskie, Wacław Dulębiak — Warszewice, woj. krakowskie, Jan Załążek — Stodoły, woj. kieleckie, Wiesław Paluchowski — Gorzów Wlkp., woj. zielonogórskie, Walerian Cierniakowski — Zawiercie, woj. katowickie, Stefan Kraśnicki — Szklarska Poręba, woj. wrocławskie, Stanisław Słucki — Ełk, woj. białostockie. Wszyscy proszą o podanie warunków przyjęcia do technikum lotniczego lub podobnej szkoły w Polsce. Wprawdzie do rozpoczęcia nowego roku szkolnego 1963/1964 pozostało jeszcze wiele czasu, niemniej chętnie podajemy dostępne nam informacje o tych szkołach. Pierwsza z nich to **Technikum Budowy Silników Lotniczych** Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego im. gen. Karola Świerczewskiego — **Wrocław — Psie Pole, ul. Kielcowska 43—53.** Technikum wrocławskie, chyba jedno z największych w Polsce, mieści w swych murach pod jednym kierownictwem następujące szkoły:

1. 5-letnie Technikum Młodzieżowe dla absolwentów szkół podstawowych o kierunkach: budowa silników lotniczych oraz budowa osprzętu samolotu.
2. 3-letnia Zasadnicza Szkoła Metalowa dla absolwentów szkół podstawowych o kierunkach: tokarskim i ślusarskim.
3. 3-letnie Technikum Młodzieżowe o kierunku: budowa osprzętu samolotu dla absolwentów 3-letnich Zasadniczych Szkół Metalowych.
4. 5-letnie Technikum dla Pracujących o kierunku: budowa silników lotniczych.
5. Państwowa Szkoła Techniczna dla absolwentów liceów ogólnokształcących o kierunku: mechanika lotnicza. Jest to szkoła typu półwyższego, a nauka trwa w niej 5 semestrów (2 i pół roku).

By być przyjętym do jednej z tych szkół, trzeba do dnia 20 maja złożyć w sekretariacie technikum (można drogą listowną) następujące dokumenty: podanie, własnoręcznie napisany życiorys, dwie fotografie, metrykę urodzenia (oryginał lub odpis notarialny), ostatnie świadectwo szkolne (lub tymczasowe zaświadczenie szkolne dla uczniów klas ostatnich), zaświadczenie o stanie majątkowym rodziców, świadectwo lekarskie o przydatności do zawodu, zaświadczenie lekarza-okulisty, świadectwo szczepienia ospy.

Kandydaci do Technikum dla Pracujących dołączają zamiast zaświadczenia o stanie majątkowym rodziców — skierowanie z miejsca pracy.

Jednym z najważniejszych warunków jest oczywiście złożenie z pozytywnym wynikiem egzaminu wstępnego. Kandydaci do Technikum 5-letniego i 3-letniej Zasadniczej Szkoły Metalowej zdają z języka polskiego i matematyki. Do Technikum 3-letniego z matematyki i fizyki. Egzaminy do Technikum Młodzieżowego oraz ZSM odbywają się w końcu czerwca, natomiast do Technikum 3-letniego i do Technikum dla Pracujących w końcu sierpnia.

Druga tego typu szkoła, to **Technikum Mechaniczno-Elektryczne w Rzeszowie, ul. Stalingradzka 120.** Szkoła posiada trzy wydziały: technologia obróbki skrawaniem, budowa maszyn, elektroenergetyka. Jest to technikum dla absolwentów szkół podstawowych. Zgłoszenia kandydatów przyjmuje się od 20 maja do 20 czerwca. Przy zgłoszeniu należy przedłożyć te same dokumenty, co w technikum wrocławskim.

Kandydaci zdają egzamin wstępny z języka polskiego i matematyki. Nauka w technikum trwa 5 lat.

Obie szkoły — wrocławska i rzeszowska — posiadają swoje internaty. Uczniowie ubiegający się o miejsce w nich składają wraz z podaniem do szkoły oddzielne podanie o przyjęcie do internatu. Uczniowie niezamożni, wykazujący się dobrymi postępami w nauce, mogą otrzymać stypendium (ale uczniowie klasy pierwszej nie wcześniej jak od miesiąca grudnia).

Ukończenie którejkolwiek z tych szkół daje absolwentowi szerokie możliwości zatrudnienia w przemyśle lotniczym lub przy bezpośredniej obsłudze samolotów.

Ci, którzy ukończyli technikum, mogą też dalej pogłębiać swe wiadomości na wyższych uczelniach.



Andrzej Perepeczko
TRAGEDIA KONWOJU PQ-17
Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1962, nakład 70 000, str. 64, cena 4 zł.

Banalne powiedzenie, że dramatyczność i splot wypadków w życiu niejednokrotnie przewyższają nawet najbardziej bujną fantazję literacką, znajduje swe potwierdzenie w historii wielkiego konwoju morskiego, który wypłynął 27 czerwca 1942 roku z Islandii do północnych portów ZSRR. Z konwoju, wiozącego w myśl zobowiązań sojuszniczych czołgi, samochody, samoloty, pociski, żywność i lekarstwa, zatonęły dwadzieścia dwa statki handlowe (na ogólną liczbę 35), jeden zbiornikowiec floty i jeden okręt ratowniczy. Rązem z nimi poszło na dno 3 350 pojazdów mechanicznych, 430 czołgi, 210 samolotów i przeszło 100 000 ton różnych materiałów wojennych. W atakach na nieszczęsny konwój brało udział przeszło 200 hitlerowskich samolotów bombowych i torpedowych oraz 8 łodzi podwodnych. W wyniku ognia obrony przeciwlotniczej strącono 15 maszyn niemieckich. Ogólny bilans był więc dla aliantów wręcz tragiczny: z jednej strony niewiele więcej niż tuzin samolotów hitlerowskich, z drugiej 24 statki pełne sprzętu wojennego.

Co spowodowało tę klęskę? Jak się okazuje, przyczyniło się do tego nie tylko zgranie działań Luftwaffe i niemieckich łodzi podwodnych, ale i błędny rozkaz admiralicji brytyjskiej. „Okrutna jest wojna — pisze autor — okrutne morze i okrutna jest Północ, a konwój PQ-17 miał przeciw sobie wszystkie te potężne moce na raz. Konwój PQ-17 — kilkadziesiąt statków handlowych, okręty eskorty, kilka tysięcy ludzi, których wojna oderwała od matek, żon i dzieci, rzuciła na morze i zostawiła samych, twarzą w twarz z okrucieństwem. Okrucieństwem wojny, morza i Północy".

Książeczka — poza raczej drobnymi błędami korektorskimi — wydana została starannie. Uzupełniają treść fotografie i dwa szkice sytuacyjne (rzecz cenna, a dość rzadka w naszych wydawnictwach popularnych). Zauważone błędne wyrażenia to: „rekonesans lotniczy" (str. 6 — zamiast wywiad, rozpoznanie) i „liberciak" (str. 18, Liberty Ship — statek handlowy, masowo budowany w czasie II wojny światowej w USA). Bez odnośnika objaśniającego, wątpię czy przeciętny czytelnik będzie wiedział co oznacza to spolszczenie słowa angielskiego.

Realistyczną okładkę projektował Adam Werka.

J. KOWNACKI





SAMOLOT MYŚLIWSKI

BLERIOT-SPAD 710 ● FRANCJA

OGŁOSZONY we Francji w roku 1934 konkurs na samolot myśliwski spowodował powstanie szeregu nowoczesnych dolnopłatów jak np. Devoitine 513, Loire-Nieuport 250 i 160, Morane-Saulnier 405. W tym towarzystwie był również jeden dwupłat o całym szeregu oryginalnych rozwiązań konstrukcyjnych — Bleriot-Spad 710. Jego konstruktor, inż. Herbemont, pozostał całe życie wierny idei dwupłata, potrafił jednak nawet w tym układzie stworzyć nowoczesny samolot myśliwski, dorównujący konkurentom. Prace nad prototypem rozpoczęły się w 1935 r., a w kwietniu 1937 r. samolot został oblatany. Niestety w dniu 15 czerwca tegoż roku tragiczna katastrofa, przynosząc śmierć pilotowi doświadczalnemu Louis Massote'owi, położyła również kres dalszej karierze dobrze zapowiadającego się myśliwca. Przyczyną katastrofy był flatter usterzenia, zjawisko wówczas mało jeszcze znane i nie opanowane.

Bleriot-Spad 710 był jednomiejscowym, jednosilnikowym usztywnionym dwupłatem konstrukcji metalowej. Płaty miały jednakową rozpiętość, jednak górny płat odznaczał się niewielkim skosem, podczas gdy dolny był prosty. Oba płaty trójdzielne, dolne skrzydła skrajne wspierały się na krótkim skrzydle środkowym, tworzącym całość z kadłubem. Konstrukcja skrzydeł metalowa, pokrycie płócienne.

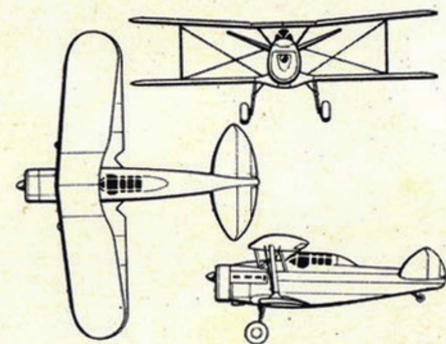
Kadłub o przekroju owalnym miał konstrukcję metalową — skorupową. Kabina pilota zakryta, z odsuwaną oszkloną osłoną. Charakterystyczną cechą samolotu było kombinowane usterzenie (tzw. „motylkowe"). Jak wiadomo usterzenie tego typu wynalezione zostało w 1929 r. przez Polaka, inż. Rudlickiego. Usterzenie składało się z dwóch symetrycznych połówek o obrysie eliptycznym, odchylonych od poziomu o kąt ok. 30° i spełniających rolę usterzenia wysokości i kierunku.

Podwozie klasyczne. Podwozie główne chowane (!) w locie do pogrubionego skrzydła środkowego.

Silnik rzędowy, chłodzony cieczą Hispano-Suiza 12 Yars o mocy 860 KM z charakterystyczną, czołową chłodnicą cieczy chłodzącej. **(JS)**

DANE TECHNICZNE

Rozmiary: Rozpiętość — 8,84 m; długość — 6,50 m; wysokość — 3,20 m; powierzchnia nośna — 22 m². **Ciężary** — nie opublikowano. **Osiągi** — prędkość maksymalna (obliczeniowa) 450 km/h.



KSIĄŻKI DLA TWOJEJ BIBLIOTEKI

● **J. Zieleziński: OBSŁUGA TECHNICZNA SAMOLOTÓW SPORTOWYCH, Wyd. I — 1962 r., str. 372, ilustr. 245, cena 28 zł.**

Książka omawia wyczerpująco niedomagania, zużycie i uszkodzenia ważniejszych części płatowca, silnika i osprzętu oraz naświetla przyczyny i okoliczności w jakich następuje eksploatacyjne zużycie mechanizmów. Jednocześnie zostały podane wskazówki i zalecenia, dotyczące czynności okresowych i konserwacji sprzętu jak również sposoby poszukiwania i usuwania niedomagań oraz naprawy uszkodzeń. Książka przeznaczona jest dla mechaników i techników lotniczych, pilotów i instruktorów samolotów sportowych oraz dla personelu nadzoru technicznego w lotnictwie sportowym.

● **inż. Janusz Wojciechowski: „JAK ZBUDOWAĆ KIEROWANY RADIEM MODEL SAMOCHODU, OKRĘTU I SAMOLOTU", Wyd. I — 1962 r., str. 132, ilustr. 87 + 4 tabl., cena 18 zł.**

Książka opisuje wyczerpująco budowę kompletnego, jednokanałowego urządzenia do zdalnego kierowania za pomocą fal radiowych oraz wykonanie modeli samochodu, okrętu i samolotu. Duża liczba rysunków perspektywicznych, fotografii oraz rysunków wykonawczych w skali 1:1 pozwala na uzyskanie pomyślnych wyników nawet dla osób mało zaawansowanych technicznie.



WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji:
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.

PODPISANO DO DRUKU 27.IX.1962 R. Zam. 6898/C H-40

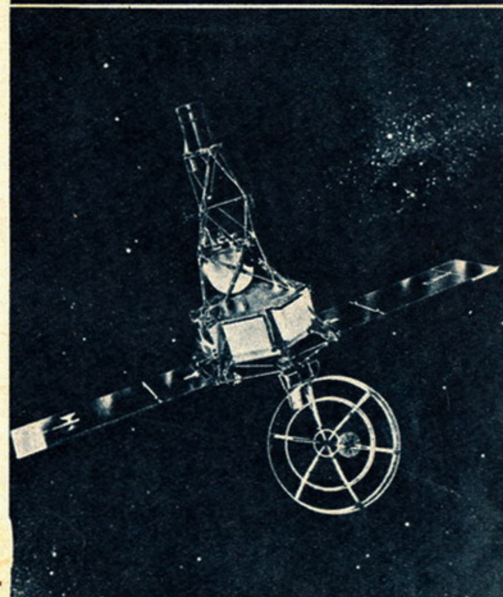
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

Andrian i Paweł — nieoficjalnie



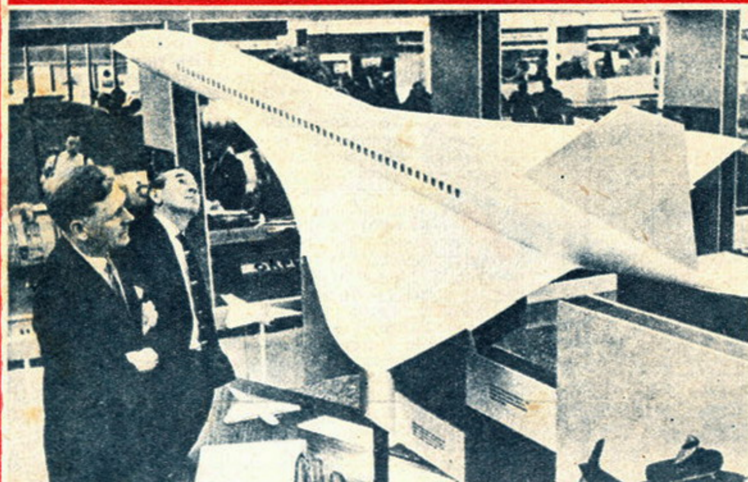
Andrian Nikołajew i Paweł Popowicz, sławni radzieccy kosmonauci, podpatrzeni przez fotoreportera w kabinie samolotu Il-18, gdy po odpoczynku nad Wołgą — lecą do Moskwy, gdzie powita ich ludność stolicy ZSRR. Tymczasem opowiadają o swych przeżyciach w Kosmosie stewardessom i załodze. *Foto: „Sowietskij Sojuz"*

„MARINER II"



Tak wygląda amerykański pojazd kosmiczny „Mariner II", wystrzelony przy pomocy rakiety „Atlas-Agena" w kierunku Wenus dnia 27.VIII. 62 r. Obecnie „Mariner II" leci ciągle ku odległej planecie, koło której ma przelecieć w odległości ok. 15 000 km. *Foto: „The Illustrated London News"*

SAMOLOT PASAŻERSKI PRZYSZŁOŚCI

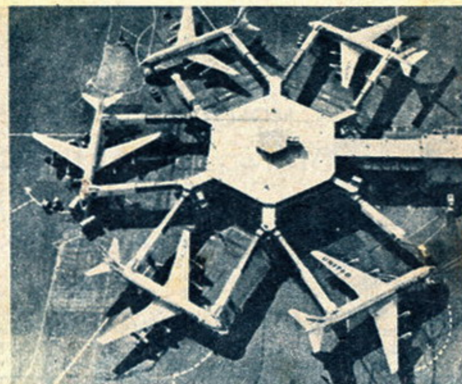


Model ten przedstawia projektowany naddźwiękowy samolot pasażerski, jaki zamierzają budować Anglicy (British Aircraft Corporation) wspólnie z Francuzami (Sud-Aviation). Samolot będzie zabierał 100 pasażerów i rozwijał prędkość 2 300 km/h. *Foto: „The Illustrated London News"*

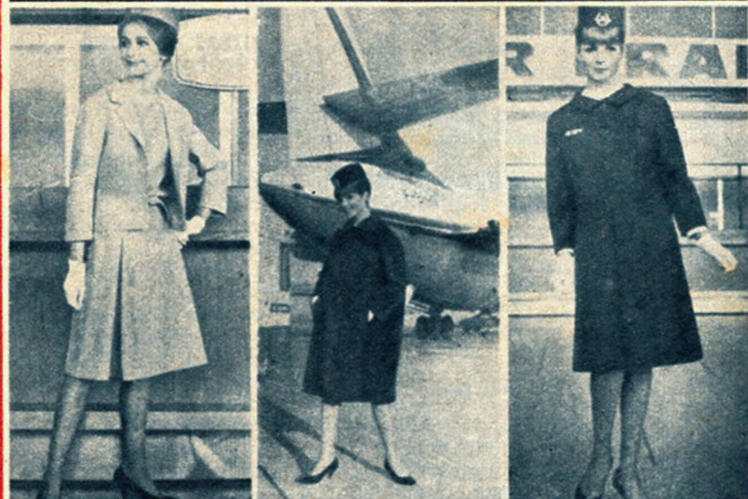
Podobieństwo

Podobieństwo sytuacji? Tak, bez wątpienia, ale nie tylko, bowiem ta osiemnastka dziewcząt — to stewardessy amerykańskich linii lotniczych, więc obydwie fotografie są właściwie lotnicze, ta z lewej i ta z prawej, przedstawiająca nowoczesny dworzec lotniczy w USA.





W nowych mundurkach



Dyrekcja linii „Air France" postanowiła dać swym stewardessom nowe ubiory służbowe. Obecnie możemy je zademonstrować w całej okazałości: z lewej — mundur letni, z prawej — mundur zimowy.

START ZA MOTORÓWKĄ

Na Florydzie pasjonują się obecnie startami wodnoszybowców za łodziami motorowymi. Na zdjęciu: Szybowiec „Sea-sky" w locie nad powierzchnią morza. *Foto: „Ali Nuove"*

